A ESTRATÉGIA NAVAL BRASILEIRA NA GEOPOLÍTICA COMPARADA DO ATLÂNTICO SUL NO INÍCIO DO SÉCULO XX (1902-1914)

RESUMO

Os Estados, em suas relações internacionais, necessitam definir uma Estratégia Nacional para conduzir suas ações políticas, cujo resultado pode ser de aproximação ou de distanciamento em relação a determinados países. A política externa, portanto, reflete o posicionamento definido por um determinado país para atingir seus Objetivos Nacionais, agindo internacionalmente de acordo com sua estratégia racionalmente escolhida. Quase sempre, o estabelecimento desta estratégia origina-se de estudo teórico de geopolítica somado às experimentações práticas que foram acumuladas e registradas no decorrer da própria história. O caso brasileiro é ilustrativo, tendo-se como base as relações internacionais do país entre 1902 e 1914. A aprovação dos Programas de Reaparelhamento Naval de 1904 e 1906 estabeleceram marcos no processo de renovação e modernização da Marinha brasileira. Depois de prontos e operantes, esses navios colocariam o Brasil em confortável vantagem no campo diplomático e domínio de poder suficiente para impor o domínio dos mares do Atlântico Sul. Aplicando pressupostos geopolíticos no contexto comparativo de Brasil-Argentina no início do século XX, é possível provocar reflexões sobre a formulação das estratégias navais e diplomática do Brasil, de modo a tentar compreender a estratégia naval através do viés geopolítico e das Relações Internacionais, fomentando novas questões, novos objetos, que instigam a pesquisa e, por conseguinte, o diálogo.

Palavras-chave: Estratégia Naval, Relações Internacionais, Geopolítica, Marinha, Brasil, Argentina, Atlântico Sul, Segurança e Defesa Nacional

Resumo original da dissertação sem valor para o concurso

ABSTRACT

The States on his international relations, necessity define a Strategy National about to drive his actions policies, whose result may be of approximation or of distancing in relation to determined countries. The foreing policy, thus, reflects the positioning defined for a determined country about to succeed yours National Objectives proceeding internationaly according to she sweats strategy rationally chosen from. Nearly always, the settlement from this strategy she originates of a study abstract of geopolitic sum experimentations practices what have been accrued e registered into the elapse from proper history. The incident Brazilian is a example, have base the relations international of the country among 1902 e 1914. The approval from the Naval Building Programmes 1904 and 1906 they established marks on the process of renovation and modernize from Brazilian Navy. After prompt and operating, those ships they'd put the Brazil em at ease advantage into the field diplomatic and domain of be able sufficient to impose the gripe from the seas of the South Atlantic. Applying geopolitics presupposed into the argument comparative of Brazil and Argentina into the beginning of the 20th century, it is possible provoke reflections above the formulation from the strategies naval and diplomatic of the Brazil, in order to try understand the strategy naval via the piece of cloth cut obliquely geopolítico and from the International Relations, foment new questions, new objects, what instigate the search and, consequently, the dialog.

Key-Words: Naval Strategy, International Relations, Geopolitic, Navy, Brazil, Argentine, South Atlantic, Security and National Defense.

Abstract original da dissertação sem valor para o concurso

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 4

CAPÍTULO I: GEOPOLÍTICA COMPARADA BRASIL-ARGENTINA NO INÍCIO DO SÉCULO XX 15

1.1 Primeira Abordagem: Geografia Marítima Comparada 18
1.2 Segunda Abordagem: Interesses dos Agentes Históricos 23
1.3 Terceira Abordagem: Relações Exteriores no Cone Sul 29

CAPÍTULO II: COMPOSIÇÃO DAS FORÇAS NAVAIS DO BRASIL E DA ARGENTINA (1902-1914) 39

2.1 Tripulações 44
2.2 Atividades e Exercícios 49
2.3 Meios Navais e suas Bases 51

CAPÍTULO III: A FORMULAÇÃO ESTRATÉGICA DO PROGRAMA NAVAL DE 1906 60

3.1 A Experiência Naval na Guerra Russo-japonesa 66
3.2 A Teoria Mahaniana no debate sobre Estratégia Naval 76
3.3 Apontamentos para uma Estratégia Naval Brasileira no Início do Século XX 84

CAPÍTULO IV: BRASIL E ARGENTINA: ESTRATÉGIAS NAVAL E DIPLOMÁTICA NO INÍCIO DO SÉCULO XX 94

4.1 Atuação de Rio Branco e Zeballos no Sistema Interncaional..... 98
4.2 Estratégia Naval e Política Externa: crise armamentista 111
4.3 Influências Políticas na Estratégia Naval: inevitável 119

CONCLUSÃO 127

ANEXO A 133

ANEXO B 136

DOCUMENTOS 146

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA 147

INTRODUÇÃO

O estudo histórico das relações entre Brasil e Argentina é um campo que oferece inúmeros casos e oportunidades para a aplicação das ferramentas de análise estratégica. Ainda no século XIX, esses países já estavam envolvidos na importante questão geopolítica de hegemonia sobre a bacia hidrográfica do Prata[1]. Contudo, ao longo desse mesmo século, também ocorreram pequenas tentativas de cooperação, mas foram ações que não encontraram ambiente político favorável para progredirem, sendo estas se restringindo aos contratos comerciais. Da guerra pela Cisplatina às negociações sobre o Mercosul nos primórdios do século XXI, Brasil e Argentina já percorreram diversos ciclos diplomáticos. Por isso, acredita-se que o estudo de suas relações pode continuar contribuindo para o desenvolvimento de debates sobre a segurança estratégica do Brasil e do Atlântico Sul.

As atividades do Poder Naval[2] têm uma importância que vai além do seu significado intrinsecamente militar, pois constituem uma indicação das intenções de um país no terreno diplomático e de sua disposição de modificar o equilíbrio político, seja regional ou mundial. Durante o século XIX, a política exterior do Brasil na América do Sul foi caracterizada pela intensa utilização de seu Poder Naval, ou seja, de sua Marinha de Guerra, como instrumento de execução dos Objetivos do Estado Imperial, como nos casos da Guerra Cisplatina e Guerra da Tríplice Aliança. Mas ao término desta, foi-se desaparecendo a principal causa do surto de progresso e fortalecimento dos meios navais brasileiros. O que se agravou, ainda mais, depois da Revolta da Armada de 1894, a qual deixou pesados prejuízos de ordem material e política para a Marinha brasileira. Dessa forma, permitiu-se que se estabelecesse um processo degenerativo dos meios navais brasileiros e conseqüentemente do próprio Poder Naval. Como resultado desse quadro de decadência, na virada para o século XX, a nação passava a dispor de um Poder Naval obsoleto e insuficiente, de valor combatente quase nulo.

A chegada do barão do Rio Branco como responsável pela gestão da Pasta das Relações Exteriores provocou um grande impulso para que o Brasil tentasse estabelecer uma política naval visando atender aos seus anseios geopolíticos. Assim, pelo Decreto nº 1.568, de 24 de novembro de 1906, aprovava o Programa de Reaparelhamento Naval, que atualizava o de 1904, o então Ministério da Marinha, Almirante Alexandrino, estabeleceu um marco no processo de renovação e modernização de seus meios. Ao se considerar que a composição de

---

[1] Guerra Cisplatina.

[2] O Poder Marítimo de um país caracteriza-se pelo conjunto de elementos de toda ordem capazes de assegurar a uma nação o uso do mar, enquanto o Poder Naval é o componente militar deste Poder Marítimo, ou seja, a sua marinha de guerra.

uma esquadra de combate e de seus órgãos de apoio, como os arsenais e as bases, pode ser interpretada como o resultado do desenvolvimento de uma estratégia naval, o objetivo primário dessa dissertação é o de estudar as premissas e formulações estratégico-navais do Brasil em relação ao Atlântico Sul nos primeiros anos do século XX. Além disso, deverão ser apresentados os desdobramentos dessas formulações na política externa elaborada pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil, destacando possíveis paradoxos e contradições ocorridos durante o processo decisório ocorrido na estrutura do governo brasileiro. Diante disso, acredita-se que a geopolítica pode oferecer instrumentos e metodologia que contribuirão para analisar o contexto comparativo de Brasil e Argentina neste período, permitindo uma melhor compreensão dos interesses políticos e econômicos desses dois países, defendidos por seus representantes diplomáticos na esfera internacional.

Esta pesquisa propõe-se, também, a fornecer bases para uma discussão sobre as contribuições da Geopolítica e das Relações Internacionais nos estudos sobre estratégia naval brasileira e suas repercussões nas relações Brasil-Argentina, dando ênfase aos anos compreendidos entre 1902 e 1914. Um período histórico onde os discursos parlamentares, tanto no Brasil quanto na Argentina, já enfatizavam a necessidade de uma maior aproximação política e econômica entre os dois maiores países da América do Sul, diante da corrida armamentista que ocorria na Europa. É possível, que ao tentar compreender a estratégia naval através do viés geopolítico e das Relações Internacionais desse período, possa-se fomentar novas questões, novos objetos, que instigam a pesquisa e, por conseguinte, o diálogo. Convém destacar que a amplitude de tal estudo pode ser aumentada devido à necessidade de novos paradigmas estratégico-navais de organização de forças adequados às novas ameaças que produzam alguma insegurança para as nações do Atlântico Sul. Os quais podem surgir a partir de um estudo histórico, cuja metodologia valoriza fontes como documentos, correspondências, fotografias e fontes orais. A ampliação das fontes permite que novos personagens passem a ser vistos como agentes relacionados com a formulação da estratégia naval brasileira. Desta forma, ao se utilizar instrumentos metodológicos da História, Geopolítica e Relações Internacionais é possível demonstrar uma relevante ampliação do horizonte do pesquisador. E dentro dessa perspectiva, pode-se expor um estudo que contribua de forma modesta para a compreensão de aspectos inerentes às relações exteriores, situando o Brasil no contexto sul-americano.

A História constitui uma fonte quase inesgotável de informação, referências, significados e exemplos para as Relações Internacionais. Poderia-se ressaltar muitas maneiras nas quais ambas se entrelaçam. Uma das mais evidentes são os usos e abusos permanentes

que fazem os líderes políticos para respaldar, justificar, legitimar ou recusar decisões em matéria de política exterior. Pode-se mencionar também como, em muitas ocasiões, a atuação internacional dos países se explica a partir das representações que têm de si mesmos e de suas histórias nacionais.

No processamento das relações internacionais, as nações precisam definir suas estratégias de postura e comportamento, seja em nível mundial ou regional, tendo a percepção das possíveis conseqüências de aproximação ou distanciamento em relação a determinados países. A política externa, portanto, é um instrumento que reflete o posicionamento assumido por um determinado país para alcançar suas necessidades nacionais, agindo como atores no teatro internacional de acordo com a estratégia racionalmente escolhida.

O equilíbrio estratégico sul-americano girava basicamente em torno dos três países da região mais preparados no campo militar: Argentina, Brasil e Chile. Antes da Primeira Guerra Mundial (1914-18), a competição naval entre os países do ABC havia causado sobressaltos no continente, assim como ocorria na Europa. No Brasil, o Programa de Reaparelhamento Naval de 1906 previa originalmente, entre outros navios, a aquisição de três encouraçados, a serem construídos na Grã-Bretanha: *Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.* Os navios seguiriam o modelo revolucionário aplicado ao recém-lançado *H.M.S Dreadnought*, de última geração para a época. Os dois primeiros foram entregues em 1910. O terceiro deles, no entanto, seria vendido à Turquia, em 1913, enquanto ainda estava em construção. Implementado à época do Barão do Rio Branco como titular do Itamaraty, o programa provocou acesa controvérsia no plano regional, gerando críticas e suspeitas da Argentina, que defendia o princípio da equivalência naval entre os países sul-americanos.

Em conseqüência, a Argentina encomendou a estaleiros norte-americanos, em 1910, a construção de dois encouraçados para fazer frente aos navios brasileiros: o *Moreno e o Rivadavia*. Em resposta ao reaparelhamento naval que os dois países promoviam, especialmente seu vizinho transandino, o Chile firmou contrato, em 1911, para a compra de dois encouraçados da Grã-Bretanha, reduzidos a apenas um devido à guerra e efetivamente entregue somente em 1920: o *Almirante Latorre*. A corrida por armamentos navais na América do Sul, estimulada pela rivalidade regional e por feroz competição entre firmas estrangeiras para a obtenção de novas encomendas, perderia intensidade com o aperto financeiro dos países do ABC e a eclosão do conflito mundial em 1914, que desviou a atenção dos principais estaleiros internacionais para o esforço de guerra.

A prática da Estratégia Naval surgiu a partir da necessidade de se utilizar embarcações para efetuar deslocamento de forças terrestres através de mares ou rios. A

característica mais antiga dos mares era a de ser usado como via de comunicação, ou seja, a possibilidade de um conjunto de navios de guerra se engajarem em um combate em alto-mar na Antiguidade era extremamente limitada, porém ocorreram alguns casos. As transformações tecnológicas que o mundo sofreu através dos séculos refletiram-se na Estratégia Naval, tornando-a mais complexa e mais determinante no desenrolar dos conflitos. No final do século XIX apareceu a figura do Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan, que em virtude de suas obras *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, publicada em 1890, *The Influence of Sea Power upon The French Revolution and Empire, 1793-1812* e *Sea Power in its Relation to the War of 1812*, publicados em 1892, passou repentinamente, do obscurantismo da carreira militar para o cenário intelectual mundial. Suas publicações continham estudos que demonstravam o nível de influência do Poder Naval na vida das nações mais poderosas ao longo da História, principalmente a partir do século XVII, durante as guerras anglo-holandesas, período em que demonstrou como uma frota marítima passou a ser requisito para uma potência mundial. Dessa forma, acabou por tornar-se um marco referencial-teórico nos estudos de Estratégia e História Naval, e nenhuma outra pessoa influenciou tão profundamente as concepções de Poder Marítimo nas escolas militares de vários países durante a virada do século XX.

As idéias apregoadas por Mahan relacionavam a possibilidade de desenvolvimento de uma nação com sua capacidade de explorar o mar como via de comunicações marítimas, coadunavam-se perfeitamente com os propósitos expansionistas das potências colonizadoras. Para tal, era indispensável dispor-se de um Poder Naval capaz, tanto de proteger e garantir o fluxo de comércio marítimo, quanto de servir de instrumento de conquista e preservação dos interesses nacionais no mar. Para Mahan, uma nação conquistaria o seu "Domínio do Mar", em uma determinada área marítima, quando fosse capaz de utilizar o seu Poder Naval para assegurar o livre uso dessa área em benefício próprio e, ao mesmo tempo, negar o seu uso aos oponentes.

Além de Mahan, outros intelectuais também se destacaram nesse período, como o alemão Friedrich Ratzel[3], cujos estudos abordaram a relação do poder nacional e a geografia do território. Declarava ele, que o mar constituía uma das forças mais dinâmicas, pois abria caminho para novas terras, recursos e riquezas, sendo ainda um grande meio de comunicação. Afirmava que somente através dele uma nação podia tornar-se uma potência mundial.

---

[3] Foi um geógrafo e etnólogo alemão, notável por ter cunhado o termo *Lebensraum* (espaço vital), faleceu em 1904.

Hoje, as condições político-estratégicas prevalecentes e o desenvolvimento tecnológico impõem uma série de restrições aos conceitos formulados no fim do século XIX. No Brasil, na área de estudos de História e Estratégia Naval, destacam-se os Almirantes Mário César Flores, com *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro* (1972), Armando Amorim Ferreira Vidigal, que escreveu *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro* (1985) e João Carlos Gonçalves Caminha, com a obra *Delineamentos de Estratégia* (1982). Essas publicações caracterizam-se, atualmente, por serem leituras obrigatórias nos Cursos de Altos Estudos da Escola de Guerra Naval.

A influência marítima no processo de fortalecimento do poder nacional brasileiro pode ser dimensionado por meio de estudos geopolíticos da área do Atlântico Sul, os quais também podem fornecer subsídios para a formulação de possíveis estratégias políticas referentes à diplomacia e defesa do território brasileiro. É necessário perceber que os países de grandeza territorial têm as condições geográficas mais vantajosas para desenvolver uma geopolítica verdadeiramente nacional e independente, sendo as nações mais reduzidas territorialmente direcionadas a integrarem-se na geopolítica dos grandes conjuntos. A vocação geopolítica da América do Sul, no Hemisfério marítimo onde se posiciona, é bem marcada por sua geografia, sendo o Brasil o principal beneficiário, por isso pode desenvolver uma geopolítica nacional, onde ficaram expressos os projetos de expansão que sempre fizeram parte de sua história.

Segundo Terezinha de Castro[4], a expressão "geopolítica" foi usada pela primeira vez em 1916, pelo sociólogo sueco Rudolf Kjellen na obra *O Estado como Forma de Vida*. A literatura clássica desde Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (1890), Frienderich Ratzel, *Politische Geographie* (1900), Harold Mackinder, *The Geographical Pivot of History* (1904) e Nicholas J. Spykman *The Geography of the Peace* (1944), entre outros, sempre aliou os fatores geográficos, marítimos ou terrestres, ao poder do Estado. Da mesma forma que o grande espaço terrestre brasileiro exige e contribui para o desenvolvimento de um poder marítimo. Dado o interesse deste estudo na geopolítica do Atlântico Sul, os pensamentos de Nicholas Spykman e Alfred Mahan serão objeto de análise mais aprofundada.

Além desses, o francês Hervé Coutau-Begarie destaca-se nos dias de hoje como um dos estudiosos mais interessados na situação geopolítica do Atlântico Sul. Em sua obra, traduzida para o espanhol, *Geopolitica del Atlantico Sur*, expressa que ao estudar o conflito

---

[4] CASTRO, Terezinha de. *Geopolítica – Princípios, Meios e Fins.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1999, p.22.

das Malvinas surpreendeu-se em constatar como o Oceano Atlântico estava "*descuidado*" nos estudos geopolíticos, apesar de sua grande importância estratégica, tendo assim, a iniciativa de elaborar a referida obra.

No Brasil, os estudos de geopolítica tomaram grande impulso depois do surgimento, em 1948, da Escola Superior de Guerra. Mas desde as décadas de 1920 e 1930 já surgiam os primeiros estudos nacionais sobre geopolítica por meio dos trabalhos de Elyseo de Carvalho, Carlos Delgado de Carvalho, Mario Travassos Francisco de Paula Cidade e Everardo Backheuser. Este último, ainda na década de 20, com a obra *A Geopolítica Geral e do Brasil*, sobressaiu-se como aquele que mais contribuiu para o desenvolvimento desses estudos, sendo que muitos autores da atualidade consideram-no o grande precursor no Brasil. Além disso, Mario Travassos ainda é citado, por Coutau-Begarie, como aquele que publicou, em 1931, o livro fundador da geopolítica brasileira *Projeção Continental do Brasil*. O determinismo foi uma característica marcante nas colocações desses estudiosos sobre o território nacional, dando grande ênfase ao espaço terrestre em detrimento do espaço marítimo.

Dentre os pensadores brasileiros da atualidade, Shiguemoli Myiamoto destaca-se por abordar a geopolítica, diferente dos autores clássicos, não como uma ciência, mas como "*uma teoria do poder que atua utilizando-se de elementos fornecidos pela geografia e fixando-se apenas no estudo do espaço geográfico e suas implicações na formulação de uma política visando fins estratégicos*"[5]. Conceito que pode ser aplicado ao estudo do caso brasileiro e argentino durante os primeiros anos do século XX.

Entre os pensadores geopolíticos que se dedicaram à reflexão sobre o Atlântico Sul, destacaram-se Golbery do Couto e Silva, *Geopolítica do Brasil* (1966), Carlos de Meira Mattos, *A Geopolítica e as Projeções de Poder* (1977) e Therezinha de Castro, *Nossa América – Geopolítica Comparada* (1992). Os dois primeiros estiveram primordialmente voltados para os aspectos geopolíticos continentais brasileiros. Já Therezinha de Castro esteve mais preocupada com uma geopolítica que privilegiasse as dimensões marítimas, por isso também será estudada com mais profundidade.

No decorrer do século XX, o desenvolvimento de teorias geopolíticas genuinamente nacionais fez crescer ainda mais, nos países vizinhos, o mito do "Brasil imperialista", principalmente na escola geopolítica argentina, país que sempre disputou com o Brasil a hegemonia regional no Atlântico Sul. As diversas produções latino-americanas enfocando as tendências expansionistas brasileiras podem ser entendidas como resultado das aspirações

---

[5] MIYAMOTO, Shiguenoli. *O Pensamento Geopolítico Brasileiro (1920-1980).* Dissertação de Mestrado. 1981 p. 9.

brasileiras de se constituir em uma potência mundial e se expandir na América Latina. Essas idéias, interpretadas como sendo articulações na direção do propósito de dominação, tem atraído a ira de geopolíticos latino-americanos que qualificam o Brasil como o grande inimigo regional. Juan Enrique Guglialmeli[6] criticava asperamente a política de fronteiras vivas desenvolvida por Teixeira Soares[7], assim como as idéias de Meira Mattos, Golbery e Travassos. Domingo Laino em *Paraguai – Fronteiras e Penetração Brasileira*, Eduardo Machicote em *Expansion brasileña: notas para um estúdio geohistorico* e Paulo R. Shilling em *O Expansionismo Brasileiro* são alguns outros exemplos de produções que criticam pesadamente os estudos geopolíticos nacionais que expressam as tendências expansionistas da área terrestre brasileira.

É possível acreditar, que as transformações que vinham ocorrendo no mundo, durante a virada do século XX, pode apresentar as variáveis necessárias à construção de ideais geopolíticos relacionados com o fortalecimento do Brasil e da Argentina, assim como concepções estratégicas que visavam a estruturação de uma Marinha forte, que pudesse controlar a área marítima do Atlântico Sul e conseqüentemente respaldar uma política externa sólida na região de ambos os países.

O processo de construção da ideologia marítima brasileira no início do século XX produziu documentos e estruturas que formarão o *corpus documental* a ser utilizado nesse trabalho. Os relatórios dos Ministros da Marinha serão analisados por apresentarem a situação dos meios navais e suas eventuais necessidades, as atas do Conselho Naval e do Conselho do Almirantado refletem as decisões do alto comando naval presidido pelo Ministro da Marinha, assim como as cartas pessoais e memorandos desses mesmos almirantes que compunham o alto comando, os estudos estratégicos realizados pelo Estado-Maior da Armada e que eram colocados para apreciação do Conselho Naval, a *Revista Marítima Brasileira*, por caracterizar-se como a principal, talvez a única no momento, publicação de discussão sobre a estratégia naval no Brasil. Todos esses documentos estão disponíveis no Arquivo da Marinha, que assim como a Biblioteca da Marinha, são alguns componentes da estrutura do Serviço de Documentação da Marinha, sediado no Rio de Janeiro, Organização Militar em que trabalhei no período de 2004 a 2008 como oficial historiador realizando pesquisas na documentação existente no Arquivo e na Biblioteca. Além destes, o Arquivo Nacional e do Itamaraty, ambos localizados no Rio de Janeiro, serão locais de pesquisas a fim de consultar os documentos

---

[6] GUGLIALMELLI, Juan Enrique. *Geopolítica del Cono Sur*. Buenos Aires: El Cid Editor, 1979.
[7] SOARES, Teixeira. *História da formação das fronteiras do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1973.

necessários a alcançar os outros objetivos apresentados nesse trabalho, que se caracteriza por ser uma pesquisa documental exploratória. Também não se pode deixar de fazer referência sobre a *Revista Americana*. Esta foi uma publicação oriunda das fileiras diplomáticas brasileiras, que circulou entre 1909 e 1919, tornou-se local de divulgação, dentre outros aspectos, da política, da cultura e da história sul-americana. Desempenhou, durante dez anos, papel relevante e único em nosso cenário cultural, o de ser o núcleo da cooperação entre intelectuais americanos. Acolheu contribuições de grandes nomes do mundo intelectual brasileiro e americano.

Esse *corpus documental* é composto tanto de fontes pessoais, quanto fontes institucionais-administrativas, as quais não serão tratadas apenas como suportes de dados/textos, mas fundamentalmente como *instrumentos de uso político*. Portanto, o *fazer das fontes* e seus *usos práticos* dentro de instâncias diplomáticas, ministeriais ou militares não serão negligenciados nessa pesquisa, uma vez que envolvem planos divergentes e convergentes de interesses. O campo da política externa é uma área altamente especializada onde as práticas, as linguagens, a produção ideológica ou o simples debate envolvem uma série de protocolos cujos significados são plenamente conhecidos pelo corpo diplomático, ou seja, por uma burocracia encarregada de conduzir o processo e a negociação com outros Estados, incluindo o uso dos instrumentos do poder nacional, como a Marinha, dentro dos Objetivos do governo tendo em vista os interesses nacionais. É no campo diplomático onde se travam as "batalhas" dos negócios e interesses dos Estados. Portanto mais do que suporte de textos, a documentação emitida por órgãos militares deve ser vista como instrumentos de uso político dentro de um campo específico de forças e de interesses.

A utilização dos discursos proferidos por autoridades brasileiras, como ministros, deputados e militares de altas patentes, colhidos em diversos documentos da virada do século XX, serão bastante úteis se comparados com seus equivalentes na Argentina que estiveram envolvidos diretamente na condução da política externa e de defesa no mesmo período. Esta documentação, que se restringirá à bibliografia argentina, permitirá uma análise crítica-comparativa dos discursos institucionais, da política e das estratégias escolhidas, daquilo que efetivamente foi implementado, e finalmente das visões de governos argentino e brasileiro durante o recorte conjuntural proposto para esta pesquisa.

Ante o exposto, o trabalho estará dividido em quatro capítulos. O primeiro capítulo compreenderá a apresentação do contexto geopolítico em torno de Brasil e Argentina durante o início do século XX, com ênfase em questões relacionadas ao campo naval. Assim, haverá

destaque em primeiro plano das idéias de Carlos de Meira Mattos[8], cuja obra *Geopolítica e modernidade – geopolítica brasileira*, editada pela Biblioteca do Exército, em 2002, expõe a geopolítica como um ramo de conhecimento para onde converge valores prospectados da interação entre História, Geografia e Política. Sendo assim, esse capítulo tenta construir uma "Geopolítica Comparada do Atlântico Sul", comparando Brasil e Argentina sob os pontos de vista de autores relacionados com a geografia marítima desses dois países como o francês Coutau-Begarie, os argentinos Hector Maria Balmaceda e Maria del Carmen Llaver e o brasileiro Leonel Itaussu Almeida Mello. Em seguida, demonstra-se as idéias de autores ligados aos estudos históricos sobre o início do século XX como Eric Hobsbawm, em um contexto histórico geral, e Luiz Alberto Moniz Bandeira que concentra seus estudos na América do Sul e seus agentes de interferência. Além disso, há ainda a abordagem da política externa entre Brasil e Argentina durante esse mesmo período, cuja contribuição foi retirada tanto de estudiosos mais contemporâneos como Stanley Hilton, Amado Luiz Cervo, Clodoaldo Bueno, Roberto Etchepareborda, como de autores que vivenciaram o período, como o brasileiro Hélio Lobo e o argentino Noberto Piñero, que publicaram seus pensamentos na *Revista Americana*. Essa importante fonte para esse período expunha em seus editoriais seus objetivos intelectuais de se relacionar com estratégias que visavam estabelecer uma "aproximação entre as Américas". Assim, acredita-se que com essa metodologia, o primeiro capítulo possa apresentar uma modesta idéia sobre o contexto geopolítico envolvendo o Brasil e a Argentina nos primeiros anos do século XX.

O segundo capítulo trata de apresentar dois momentos históricos das marinhas de Brasil e Argentina. Um primeiro momento em torno do ano de 1902, quando se iniciam as gestões de Rio Branco e Júlio de Noronha, nos respectivos ministérios das Relações Exteriores e da Marinha. Nesse mesmo ano é assinado um acordo entre Argentina e Chile sobre questões limítrofes, arbitrado pela Inglaterra. E num segundo momento, em torno de 1912, quando se encerra a gestão de Rio Branco com o seu falecimento. Além de entusiastas e alguns militares que se interessam por história, poucos são os autores no Brasil que, de alguma forma, se permitiram estudar história militar naval, e aqueles que o fizeram abrangeram esse período de forma generalizada, dentro de um contexto maior. Exemplo disso são as coletâneas *História Naval Brasileira*, composta atualmente de 10 volumes e editada pela Marinha do Brasil, na figura do Serviço de Documentação da Marinha, e *História Marítima Argentina*, fechada em 12 Tomos, lançada pela

[8] O General-de-Divisão Reformado Carlos de Meira Mattos integrou a Força Expedicionária Brasileira, exerceu diversas funções de relevo ao longo da carreira, cabendo destacar o comando da Brigada Latino-Americana da Força Interamericana de Paz, na República Dominicana, e o da Academia Militar das Agulhas Negras. Foi Conselheiro da Escola Superior de Guerra e renomado intelectual, sendo considerado uma das maiores autoridades mundiais em Geopolítica.

Marinha Argentina, por meio da *Secretaria Geral Naval de la Armada Argentina*. No entanto, são publicações de abordagem geral, por isso foi necessário grande investimento na busca e análise das fontes primárias disponíveis para construir e permitir a visualização da composição de forças dessas duas marinhas.

O terceiro capítulo tenta apresentar o caminho condutor para a formulação estratégica do Programa Naval de 1906, abordando principalmente os possíveis agentes influenciadores desse processo: os estudos e propostas do geopolítico norte-americano Alfred Thauyer Mahan, a Guerra Russo-japonesa (1904-05) e o lançamento do revolucionário navio de combate inglês *H.M.S. Dreadnought* (1906). No processo de análise desses aspectos procurou-se ressaltar os pontos que diante da sua conjugação poderiam explicar os rumos tomados até a materialização do Programa Naval de 1906. Nesse capítulo pôde-se usar uma metodologia que permitiu circular entre autores contemporâneos e os que participaram do momento em questão. Como exemplo dos primeiros, usou-se Luigi Bonanate, John Hattendorf, William Reitzel, Armando Amorim F. Vidigal, entre outros. No entanto, talvez as mais importantes contribuições frutificaram das leituras de autores do início do século como Arthur Thompson (1921), Raul Tavares (1919), Augusto Carlos de S. e Silva (1911), Alfred Thayer Mahan (1911), Homero Batista (1910), entre outros. Esse estudo sobre a formulação da estratégia naval brasileira durante esse período encontrou problemas que ainda permeiam o universo dos estrategistas navais contemporâneos, por isso, acredita-se que os resultados apresentados nesse capítulo são oferecidos visando contribuir, de alguma forma, para o aprimoramento da metodologia de elaboração da estratégia naval brasileira contemporânea.

O quarto capítulo demonstra um estudo acerca dos desdobramentos que a construção dos grandes e modernos navios de combate do Programa de 1906 acarretariam sobre o equilíbrio de forças entre Brasil e Argentina, o que realmente provocou uma disputa diplomática com os dois países nos anos da primeira década do século XX. Pois, de certa forma, o simples fato de fechar o contrato de construção desses navios já teria colocado o Brasil em confortável vantagem de força em suas relações internacionais. Assim, o pensamento de autores contemporâneos como Jean Baptiste Duroselle, Roberto Russel, Arthur P. Whitaker, André Beaufre e autores mais próximos do período como Armando Burlamaqui e Genserico de Vasconcellos, associados às diversas fontes documentais utilizadas puderam subsidiar um trabalho de análise no qual tentou-se estabelecer um estudo comparativo dos interesses políticos e econômicos dos dois países defendidos por seus representantes internacionais. Além de provocar reflexões sobre a formulação das estratégias naval e diplomática do Brasil, demonstrando as convergências e divergências que

determinaram a formulação da estratégia naval de defesa brasileira e, conseqüentemente, seus Objetivos Nacionais de hegemonia regional na América do Sul.

As idéias lançadas nesta dissertação almejam possuir uma utilidade prática de reflexão, ainda que de prioridade secundária, para políticos, diplomatas e oficiais de marinha. Pois, se estas teorias contém alguma verdade ou pode extrair-se algo de sua discussão, serão eles que deverão aplicá-las.

CAPÍTULO I

GEOPOLÍTICA COMPARADA BRASIL-ARGENTINA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Durante o processo de avaliação geopolítica de um determinado espaço político, deve-se dimensionar por meio da quantificação e qualificação os diferentes elementos constitutivos da área ou espaço em questão, e que em seu conjunto, representem dois grandes fatores fundamentais: o econômico e o estratégico. Estes dois aspectos permitem por meio de análise dedutiva, estabelecer um grau de importância e repercussões nas relações de espaço e poder de uma área geográfica. Assim, o resultado do processo de avaliação geopolítica pode fornecer orientações que cooperem nas definições das bases de desenvolvimento nacional e nas formulações de políticas que permitam consolidar uma soberania.

A geopolítica dos Estados se sustenta nos estudos e na prospecção de conhecimento nos seus campos geográfico, político e histórico e na evolução destes. A partir do reconhecimento do mar como um espaço geográfico estratégico para a construção de uma projeção geopolítica, faz-se necessário elaborar estudos de assessoramento para que os governantes escolham e desenvolvam as políticas necessárias para a concretização dessa projeção. A explícita influência que o mar tem sobre o entorno geográfico e sobre as decisões dos governantes para determinar a projeção geopolítica de um Estado é o que se poderia chamar de "geopolítica marítima". Portanto, a geopolítica marítima deve permitir aos governantes a busca de um bem comum, considerando o espaço marítimo como um espaço de desenvolvimento e crescimento sustentável dos Estados.

Analisando de forma geopolítica, o Brasil detém duas propriedades: a sua inserção na massa continental de uma região considerada, pelas nações mais fortes, como periférica do mundo, a América do Sul, e a sua projeção e acesso a um espaço marítimo, o Atlântico Sul, também considerado periférico pelo seu menor volume de mercadorias em trânsito quando comparado ao Atlântico Norte. É nessa segunda propriedade que as comparações geopolíticas de Brasil e Argentina serão construídas neste capítulo. A estratégia naval de uma nação reflete, de certa forma, a postura desse país nos oceanos do mundo, o que, obviamente, obriga aos estrategistas navais se preocuparem com a política diplomática assumida por seus governos, que por sua vez deve estar coadunada com uma Estratégia Nacional. Não são poucas as obras que abordam o estudo das relações internacionais a partir de axiomas geopolíticos, destacando as interferências das características geográficas na política dos Estados.

> *A vida dos agrupamentos humanos sofre a influência do clima, do relevo, da hidrografia, da qualidade dos solos e da natureza do subsolo, que determinam os caracteres da vegetação e o estado dos recursos minerais; ela também depende das facilidades de circulação, maiores pela vida aquática do que pela vida terrestre.*[9]

A história das sociedades humanas, quer se trate de sociedades primitivas, quer de sociedades organizadas na moldura de um Estado, não pode, portanto, jamais, negligenciar o exame das condições geográficas, principalmente os mares, os quais se caracterizam, ao mesmo tempo, como um dos ambientes mais hostis do planeta ao homem, mas necessários à sua própria sobrevivência.

Os anos de transição entre os séculos XIX e XX marcaram a história da humanidade pelo grande progresso nos estudos das ciências políticas e sociais. Nesse período, o jurista sueco Rudolf Kjellen, em sua obra *Geopolítica*, rompeu com aquela Geografia Política estática, panorâmica, para uma ciência que apresentasse um cenário vivo, movimentado, prospectivo. Porém, mesmo sem o aparecimento explícito do termo ou ainda da devida metodologia científico-teórica exigida, estudar os elementos componentes da geopolítica já era anterior a Kjellen. Muitos autores de perfis pragmáticos, factuais e intuitivos produziram verdadeiros clássicos da geopolítica, tais como o Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan, autor de *Influence of Sea Power upon History*, em 1890, e o inglês Halford J. Mackinder, que publicou *Geographical Pivot of History*, em 1904.

Everardo Backheuser é, por consenso entre vários estudiosos, considerado como o primeiro autor a sistematizar informações e construir um corpo de conhecimento que contribuísse para o desenvolvimento do estudo teórico da geopolítica no Brasil[10]. Sua obra *Problemas do Brasil – Estruturas Geopolíticas*, publicada em 1933, introduziu o termo na produção intelectual brasileira. Mas, é bom destacar que a discussão proposta neste capítulo é sobre a Geopolítica Brasil-Argentina da primeira década do século XX, ou seja, anterior às primeiras produções reconhecidamente "geopolíticas" no Brasil. Por isso, é importante destacar algumas das fontes documentais utilizadas neste trabalho para a construção do pensamento geopolítico nesse período.

No Brasil, o periódico *Revista Marítima Brasileira* caracteriza-se como uma das fontes obrigatórias para quem deseja conhecer as discussões sobre essa temática durante o

---

[9] DUROSELLE, Jean-Baptiste, RENOUVIN, Pierre. *Introdução à história das relações internacionais.* Trad. Hélio de Souza. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967, p. 11.
[10] MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica e Destino.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1975, p. 53.

período em questão. Apesar de ser, reconhecidamente, uma revista institucional, publicada pela Marinha desde 1851[11], é possível encontrar diversos artigos críticos sobre o pensamento de geopolíticos, principalmente os relacionados com o Poder Naval, e as primeiras tentativas de adequações dessas idéias ao caso brasileiro, demonstrando, dessa forma, a existência de uma certa "circularidade" do pensamento geopolítico entre analistas brasileiros, principalmente militares[12] e diplomatas. Da mesma forma, os *Relatórios Ministeriais* da Marinha[13], além de documentos testemunhais de diplomatas e militares que viveram o período, os quais também se configuram como importantes fontes para a historiografia do pensamento geopolítico brasileiro.

Analogamente, na Argentina o *Boletín del Centro Naval*, periódico que serve de veículo de divulgação de artigos ligados à Marinha de Guerra argentina, também tem sua publicação ininterrupta desde 1882, caracterizando-se como importante fonte para o pensamento geopolítico e estratégico argentino. Deve-se também, destacar a *Revista de Derecho, Historia y Letras*, onde Estanislao Severo Zeballos[14] escreveu diversos artigos, além das *Memórias del Ministério de la Marina* e de diversos outros escritos deixados por autoridades argentinos.

Estudiosos contemporâneos consideram a geopolítica como *o produto da interação dinâmica dos três fatores: Política, Geografia e História, conduzindo a uma prospectiva dos acontecimentos do Estado*.[15] Este conceito apresenta três ramos de conhecimento necessários para o estudo geopolítico, que podem ser encarados como marcos referenciais para organizar a apresentação das idéias deste trabalho, contribuindo, assim, para a qualidade do desenvolvimento da análise geopolítica comparada da região do Atlântico Sul. Ou seja, ao combinar o quadro comparativo da geografia marítima de Brasil e Argentina, o contexto histórico internacional que tanto interferiu no direcionamento político-econômico dos dois países e a análise das políticas aplicadas em torno das relações exteriores bilaterais será possível montar um sistema comparativo capaz de desvendar alguns dos padrões de pensamento político-estratégico de Brasil e Argentina no início do século XX.

---

[11] É a segunda revista marítima mais antiga do mundo. A coleção completa está disponível na Biblioteca da Marinha.

[12] BURLAMAQUI, Armando. Relações internacionais sul-americanas. *In: Revista Marítima Brasileira*. Ano XXIV, n. 6, dezembro de 1904, pp. 895-900.

[13] Os Relatórios Ministeriais das Relações Exteriores não foram publicados no período de 1902 a 1912, quando da gestão do Barão do Rio Branco.

[14] Foi o ministro das Relações Exteriores da Argentina adversário do Barão do Rio Branco nas disputas bilaterais.

[15] MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica e Modernidade – Geopolítica Brasileira.* Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 2002, p. 18.

1.1 - PRIMEIRA ABORDAGEM: GEOGRAFIA MARÍTIMA COMPARADA

> *El Atlântico Sur es, desde hace mucho tiempo, considerado como una región excéntrica y en extremo secundaria. La apertura del Canal de Suez en 1869, luego el de Panamá en 1914, causaron el abandono de las viejas rutas por los Cabos de Agujas y de Hornos.*[16]

A partir de 1869, a abertura do Canal de Suez significou um golpe muito pesado à rota que passava pela extremidade sul africana. Ou seja, o comércio entre o Ocidente e o Oriente passou novamente a cortar o Mediterrâneo. A abertura do Canal do Panamá, conseguida depois de muitos fracassos, em 1914, acerta um golpe parecido à rota que passava pela extremidade sul americana. Ou seja, o Atlântico Sul passa a ser uma região relegada pelas principais potências da época, passando a apresentar importância maior para Brasil e Argentina.

Apesar da relativa diminuição da importância internacional que a região do Atlântico Sul vem apresentando em trabalhos internacionais, ou subestimada sob o pretexto de ser uma área distante da Europa e América do Norte, por isso de importância secundária, a tendência geopolítica da América do Sul é destacada em diversos outros estudos de geopolítica, sendo até potencializada por alguns, em virtude da sua geografia marítima que poucos países possuem. Ou seja, Uruguai, Argentina e Brasil, integrados na *Região Atlântica*, se beneficiam do seu posicionamento direto diante do Oceano Atlântico. Mesmo assim, somente o Brasil possui a característica geográfica de conectar-se com as demais Regiões Naturais da América do Sul: *Região do Caribe* (Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname, e Guiana Francesa), *Região do Pacífico* (Equador, Peru e Chile) e *Região Interior* (Bolívia e Paraguai).

> *Como espaço geográfico unitário ou contexto contíguo onde interagem países fronteiriços, o subsistema platino tem como protagonistas centrais o Brasil e a Argentina e como atores coadjuvantes o Uruguai, o Paraguai e a Bolívia. O* status *desses três últimos países decorre do enclausuramento mediterrâneo paraguaio e boliviano, "prisioneiros geopolíticos" do eixo fluvial platino para o acesso ao oceano, e do "dualismo geográfico" uruguaio, Estado-tampão sujeito à simultânea influência brasileira e argentina.*[17]

---

[16] COUTAU-BEGARIE, Herve. *Geoestrategia del Atlantico Sur.* Trad. Fernando A. Milia. 2ª edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1992, p. 15.

[17] MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *Argentina e Brasil – a balança de poder no Cone Sul.* São Paulo: Annablume, 1996, pp. 38-9.

No panorama geopolítico mundial, a importância dos oceanos, como espaço geográfico específico, para a prosperidade das nações foi extremamente potencializada pelo grande aumento do comércio marítimo, acompanhando o acentuado desenvolvimento industrial e tecnológico. O tráfego marítimo que se processa no Atlântico Sul em grande medida é gerado pelas necessidades das grandes economias do Hemisfério Norte. Em conseqüência, enquanto Atlântico Norte a maior densidade do tráfego marítimo está nas rotas longitudinais que ligam os Estados Unidos e o Canadá à Europa, no Atlântico Sul está nas que se processam no sentido norte-sul. Logo, o que existe de mais característico no Atlântico Sul é a integração das necessidades de trocas das economias dos países sul-americanos e africanos ao grande fluxo de circulação de mercadorias impulsionado pelas economias norte-americana e européia.

Os efeitos estratégicos do posicionamento e do formato do litoral brasileiro e que fazem com que o Brasil disponha de frentes marítimas voltadas para o Atlântico Norte e Sul, enquanto a Argentina para o Sul e Antártica, não dizem respeito apenas à proteção do tráfego marítimo, mas à capacidade de projetar poder sobre terras adjacentes. Efetuar uma análise geopolítica do Atlântico Sul permite dispor dos elementos de juízo necessários para poder entender situações conflitivas no Cone Sul, principalmente entre Brasil e Argentina.

> *Confluyen dos aspectos fundamentales y que han contribuido a convertir al Atlántico Sur en principalísimo escenario de la lucha para alcanzar la hegemonía mundial; uno el gran valor que reviste dicho sector por su vital importancia geovial, y el otro, su extraordinario valor económico (recursos naturales renovables y no renovables) lo que determina que pueda hablarse de que se está librado ya la tercera Batalha del Atlántico.*[18]

Quase que a totalidade do intercâmbio comercial argentino, à semelhança do Brasil, sempre se realizou por via marítima, utilizando-se também de terminais fluviais. A Argentina possui um perímetro de fronteiras equivalente a 13.500km, dos quais 4.500km correspondem à faixa litorânea, menor que os 7.400km da costa brasileira. Mesmo o fato de limitar-se com alguns países da América do Sul, assim como o Brasil, a Argentina não pode negar sua condição de país marítimo. Ademais, é oportuno lembrar a importância do Atlântico Sul para a segurança dos dois países, cujas maritimidades são bem caracterizadas pela concentração demográfica e econômica ao longo do litoral, pelo posicionamento de grande parte da infra-

[18] BALMACEDA, Hector Maria. Tendências geopolíticas en el Atlântico Sur. *In: Geopolítica y política del poder en el Atlantico Sur.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1994, p. 63.

estrutura industrial e tecnológica de ambos os países, além de suas principais cidades, agrupando as condições apropriadas para atrair ações agressivas vindas do mar.

Além do extenso litoral atlântico, o Brasil também possui, espalhados ao longo da costa, grandes sistemas fluviais que deságuam no oceano, potencializando a infra-estrutura de comunicação territorial. Já a Argentina, apesar de também possuir alternativas fluviais de navegação interior, no mar, enfrenta problemas que são resultados de sua condição geográfica. Seu litoral é composto por terrenos baixos e arenosos ao Norte e escarpados ao Sul. Alguns geopolíticos portenhos concordam em dividir a costa argentina em função das características físicas que apresenta. A primeira parte é chamada de *costa pampeana*, que por sua vez é subdividida em marítima e fluvial, sendo esta costa a de maior relevância por nela estar a foz do principal sistema hidrográfico argentino. Apesar das aparentes vantagens geográficas, essa região possui dois grandes inconvenientes: a presença de praias que obrigam a construção de portos artificiais e a localização da foz do Prata mais ao norte, provocando uma atração desigual mais favorável para o lado uruguaio. A parte mediana do litoral argentino é a *costa de la Austrandia* que ainda oferece condições apropriadas ao desenvolvimento da vida humana, mas ficam bastante limitadas por conta das baixas temperaturas. É nesta parte que se encontra a principal instalação da Armada argentina, a Base Naval de Porto Belgrano. O setor mais meridional é chamado *costa patagonica*, que se estende desde a foz do Rio Negro até o Estreito de Le Maire. Foi somente no início do século XX que os argentinos passaram a ter plena consciência geográfica desta região. A presença de fortes ventos, a falta de água potável e a ausência de rios importantes foram determinantes que atrasaram o desenvolvimento humano nesta parte da costa. Ao contrário do Brasil, que possui condições de habitabilidade ao longo de toda a costa, a Argentina sofre os efeitos da natureza ao não aproveitar estrategicamente parte dos seus 4.500 Km de litoral. Conseqüentemente, em uma comparação relativista, o litoral argentino é ainda menor, enquanto que o Brasil tem as condições naturais para 100% de aproveitamento de sua costa.

Ao enquadrar o Atlântico Sul dentro de uma análise geopolítica é possível apresentar alguns questionamentos sobre seus limites. O paralelo do Equador corta o Golfo da Guiné, no continente africano, e a Planície Amazônica, no continente americano, empurrando para o hemisfério norte uma boa parte da América Latina e a parte superior da África subsahariana, quando elas pertencem, por suas características econômicas e culturais, à parte sul, da qual não estão separadas nem pelas características físicas das regiões. Para os geopolíticos brasileiros e argentinos, o Atlântico é considerado a única abertura para o exterior, tendo em vista que a Cordilheira dos Andes se coloca como uma barreira em direção ao Oeste.

Os autores argentinos apresentam uma concepção bem menos estendida do Atlântico Sul. Maria del Carmen Llaver[19], por exemplo, o limita ao Norte pela linha Cabo de São Roque – Cabo de Palmas, ou seja, abaixo da linha do Equador. E ao evitar levar o Atlântico Sul ao norte do Equador, diminui-se a área de interesse e conseqüentemente o peso relativo do Brasil. Dessa forma, a Argentina aparece como o principal país litorâneo do Atlântico Sul. Outros geopolíticos argentinos argumentam sobre a continuidade entre o Atlântico Sul e a Antártida e batizaram de "Atlantártida"[20] ao espaço constituído, tendo sempre o cuidado de excluir o Chile.

As teses brasileiras em relação à delimitação do Atlântico Sul são sensivelmente diferentes, apresentando tendências exageradas de valorização do espaço atlântico. Meira Mattos faz uma projeção que chega a envolver a Ilha Madeira e até mesmo Gibraltar (acima da linha do Equador), o que reflete sua tendência de aumentar a influência brasileira sobre essas águas, causando desconforto entre os estudiosos de geopolítica de países da América do Sul. Diante disso, é razoável concluir que ainda está longe o consenso sobre a dimensão estratégica da área do Atlântico Sul. Entretanto, o surgimento de diversos pontos arbitrários sobre essa concepção deve contribuir para as discussões sobre o estabelecimento de limites de uma área que, seguramente, é de interesse estratégico para ambas as nações. Sendo assim, é possível afirmar que enquanto houver divergências sobre algo tão primário como o teatro estratégico do Atlântico Sul, não poderá existir solidez real nas teorias de cooperação militar-naval visando à segurança e à defesa regional envolvendo Brasil e Argentina.

Independente dos limites exatos do Atlântico Sul, é necessário destacar algumas de suas características dentro do contexto geográfico global. A primeira delas é a relativa distância dos centros de poder do hemisfério norte, o que talvez explique a abordagem secundária dessa região por parte de estudiosos europeus e norte-americanos. A segunda é a pouca quantidade de ilhas espalhadas pela área, em comparação ao Pacífico e o Atlântico Norte, conseqüentemente as opções de instalação de pontos estratégicos de apoio ficam restritas, gerando interesse até em outros países (Trindade-Brasil e Malvinas-Argentina). Com exceção das Ilhas Malvinas (Falklands), no litoral da Argentina, mas de domínio britânico, as demais ilhas do Atlântico Sul são desprovidas de portos naturais. A terceira é a ausência de plataformas continentais demasiadamente extensas, ou seja, existe um dorso central que estimula a navegação, o que facilita o controle e a exploração dos recursos naturais. A quarta

---

[19] LLAVER, Maria del Carmen. Las superpotencias y la política de poder en el Atlántico Sur. *In: Revista Argentina de Relaciones Internacionales*. Septiembre-diciembre 1980, n. 18, p. 5.
[20] F. A. Mila y otros. *La Antlantártida – Un Espacio Geopolítico.* Buenos Aires: Pleamar, 1978.

é que se configura como um meio-ambiente com imensa potencialidade econômica, com recursos naturais ainda desconhecidos, e com isso despertando o interesse da comunidade científica e industrial pela pesquisa e preservação de um ambiente de biodiversidade, talvez maior que a Amazônia. A quinta, e talvez mais importante, é a quantidade de produtos que são transportados todos os dias, tanto importados, que satisfazem as necessidades internas de consumo e de crescimento industrial, quanto os exportados que geram riqueza e mantém ativo o complexo produtivo do país.

Embora seja subestimada nos estudos internacionais sobre geopolítica, o Atlântico Sul não deve deixar de receber a devida atenção. Duas novas perspectivas no século XX valorizaram a posição estratégica das poucas ilhas existentes na região. A primeira foi o advento do Poder Aéreo que converteu cada ilha em um possível ponto de irradiação de poder em todas as direções, como pode ser o caso da Ilha de Fernando de Noronha (Brasil). A segunda foi a busca de soberania territorial no continente antártico, colocando em evidência a Ilha Geórgia do Sul (Inglaterra), cujo mar em torno não congela no inverno, permitindo acesso contínuo o ano todo. Além desta, a Inglaterra ainda detém a soberania sobre as Ilhas Malvinas (Falklands) e Sandwich, todas próximas à Argentina e reclamadas por esta.

Os países sul-atlânticos, principalmente Brasil e Argentina, que, por razões fundamentalmente econômicas, não possuem capacidade militar para oferecerem oposição aos eventuais interesses estratégicos das nações mais fortes, não podem descuidar da soberania sobre suas águas territoriais, do direito de exclusividade à exploração de seus recursos marinhos e da segurança de suas costas e do seu tráfego marítimo.

Para os estudos envolvendo Brasil e Argentina, talvez mais importante do que os limites do Atlântico Sul, seja a área de interseção de interesse estratégico para os dois países, a Bacia do Prata. Esse território forma uma unidade geográfica compartilhada por uma pluralidade de países ribeirinhos: de acordo com Nohlen e Fernández[21], 44% da bacia pertencem ao Brasil, 32% à Argentina, 13% ao Paraguai, 6% à Bolívia e 5% ao Uruguai. Mesmo assim, o auge dos conflitos de interesse entre Brasil e Argentina sobre o Prata restringem-se ao século XIX. A partir das últimas décadas, os profundos conflitos entre os dois países, que haviam levado às guerras na região do Prata, deram lugar a uma rivalidade com outro conteúdo. Se a região da bacia do Prata perdeu o caráter de espaço geopolítico vital, tanto para a Argentina quanto para o Brasil, o objetivo supremo de desempenhar um

[21] NOHLEN, Dieter, FERNANDEZ, Mario B. Cooperación y conflito en la Cuenca del Plata. *In: Estudos Internacionales*. Vol. 14, n. 55, 1981, p. 417.

papel hegemônico na América do Sul foi uma constante que originou novas fricções entre os dois países.

> *A vitória arbitral do Brasil na disputa das Missões nos anos 1890 injetou um novo ingrediente de acrimônia nas relações entre os dois países, e, no início do século XX, uma corrida naval e atritos inusitados entre o barão do Rio Branco e o inescrupuloso chanceler argentino Estanislao Zeballos marcaram uma época de pronunciada animosidade mútua.*[22]

Nos primeiros anos do século XX, quando a Argentina podia ser considerada um dos países desenvolvidos e, com base a diferentes indicadores sócio-econômicos, certamente o mais desenvolvido entre os latino-americanos, de fato, sua realidade, quando examinada região por região, era bastante diferente. *Cerca de 30 por cento de todos os estabelecimentos industriais nacionais e dos investimentos na indústria concentraram-se na capital federal.*[23] Em outras palavras, o que se dizia da Argentina não correspondia ao país, como um todo, mas em grande parte à província de Buenos Aires e a região mais meridional não era sequer considerada nas estatísticas da época.

Ao contrário da colonização argentina, o Brasil, desde os tempos coloniais, já recebia as vantagens pelo seu litoral privilegiado e favorável à instalação de estruturas de apoio à navegação. Arsenais em Belém, Salvador e Rio de Janeiro já construíam meios navais importantes que incorporaram à Marinha portuguesa, inclusive fragatas e naus. Ou seja, a análise histórica é o instrumento adequado para compreender as diferenças entre os investimentos e desenvolvimento marítimos entre Argentina e Brasil. Por exemplo, na Argentina, o Ministério da Marinha só foi criado em 1898, estando até aquele momento, a Marinha argentina subordinada ao Ministério da Guerra, enquanto que no Brasil, a Marinha já possuía uma estrutura organizada sob um ministério próprio desde a independência brasileira, situação que sempre facilitou o trânsito dos interesses da marinha no âmbito político.

Os estudos mais atualizados sobre a geopolítica do Atlântico Sul, sejam elaborados por brasileiros ou não, ainda apresentam diversas controvérsias em relação a esse tema, logo, existindo muito espaço para o estabelecimento de discussões. Porém, é necessário que os pesquisadores preocupem-se com a metodologia, deixando de expressar idéias contaminadas

---

[22] HILTON, Stanley. Brasil-Argentina. *In: Leituras de Política Internacional*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982, p. 101.

[23] CONDE, Roberto Cortés. O crescimento da economia argentina. *In:* BERTHELL, Leslie (Org.). História da América Latina: de 1870 a 1930. Volume V. Tradução: Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da USP; Brasília: FUNAG, 2002, p. 503.

pelas cicatrizes da rivalidade na disputa pela hegemonia regional durante os primeiros anos do século XX, e que cuja intensidade é mal percebida na Europa ou nos Estados Unidos.

1.2 - SEGUNDA ABORDAGEM: INTERESSES DOS AGENTES HISTÓRICOS

Partindo da premissa que a História constitua um campo de observação sobre o qual se tenta explicar determinadas decisões e atitudes, a análise paradigmática constitui-se em um método que, baseado na História, após a coleta de experiências, verifica a inclinação dos atores responsáveis pela condução da política externa brasileira de um determinado modo.

Apesar do aparecimento no início do século XX do telefone, telégrafo sem fio, fonógrafo, cinema, automóvel, avião, e outros novos dispositivos tecnológicos, Hobsbawm alerta que só de modo retrospectivo essas inovações podem ser vistas como uma *segunda revolução industrial*[24]. Contudo, as indústrias ditas tecnologicamente revolucionárias, baseadas na eletricidade, na química e no motor de combustão, certamente começaram a ter um papel de destaque, em particular nas novas economias dinâmicas. Deve-se destacar a tendência da crescente convergência da política e da economia desse período, ou melhor, o papel mais intervencionista do governo e do setor público no processo da livre iniciativa e da livre concorrência. Contudo, segundo o próprio Hobsbawm, embora o papel estratégico do setor público pudesse ser crucial, seu peso real na economia permaneceu modesto. Somente as grandes potências podiam aproveitar, de alguma forma, a vantagem militar para incrementar as ações econômicas de suas empresas nacionais. O estaleiro vencedor das grandes concorrências internacionais para a construção de navios de combate para as nações periféricas, por exemplo, podia ser definido pelo modelo que já tivesse sido construído para o seu país de origem.

Nos primeiros anos do século XX, as potências marítimas controlavam os mares e por meio de ações de seus navios de combate aplicavam um ou outro conceito para o comportamento diplomático internacional de acordo com seus interesses. O avanço tecnológico desse período influenciou de forma decisiva no conhecimento do fundo dos mares, novos e maiores recursos eram explotados do mar, a atividade comercial era global e diante das, cada vez mais freqüentes confrontações de interesses. O risco de uma guerra envolvendo países europeus era uma idéia que se espalhava por diversos meios, gerando preocupação não apenas nos governos e administrações, como também num público mais intelectualizado. Segundo Hobsbawm, *nos anos 1900, a guerra ficou visivelmente mais*

---

[24] HOBSBAWM, Eric. *A era dos impérios (1875-1914).* Tradução: Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 81.

próxima e nos 1910 podia ser considerada iminente.[25] Enquanto apenas alguns observadores civis[26] já vislumbravam o caráter devastador da guerra que se tornava mais latente, governos só percebiam a necessidade de acumular "força". Assim, se lançaram à corrida para se equipar com os armamentos cuja nova tecnologia tornava-se cada vez mais disponível no mercado. Porém, os preparativos para a guerra foram progressivamente tornando-se mais caros, especialmente porque os fabricantes de armas perceberam que os Estados europeus competiam uns com os outros para manter a liderança de "força" ou ao menos para não se tornarem os mais vulneráveis.

Durante o começo da execução do programa naval alemão, a superioridade numérica da *Royal Navy*[27] em unidades capitais[28] era realmente assustadora. A rápida evolução tecnológica forçou a administração naval britânica a concretizar um importante salto qualitativo no desenho e construção de encouraçados. Este salto materializou-se com o desenho, construção e entrada em serviço do Encouraçado *Dreadnought*. O encouraçado dessa classe constituiu, juntamente com seus pares, o melhor meio naval para derrotar-se qualquer grande concentração de força que o inimigo pudesse mandar para o mar, especialmente se essa força também incluísse encouraçados. Como freqüentemente o encouraçado era atacado por seu vultoso custo, vale a pena ressaltar que considerações econômicas sempre concorreram para determinar no tamanho dos navios, tanto a quantidade como o tamanho.

Em toda a história da Inglaterra, a sua marinha nunca foi tão poderosa quando na primeira década do século XX, sendo justamente este momento escolhido pelo seu governo para propor a limitação relativa de armamentos. Ou seja, a comparação relativa entre as forças navais manteria as proporcionalidades entre as nações a tal ponto que se alguma marinha quisesse aumentar o número de suas unidades de guerra, a marinha inglesa cresceria na mesma proporção, mantendo a vantagem relativa. Assim, o governo inglês esteve disposto a se esforçar em persuadir as diversas potências a se manterem em seus níveis, ou ainda, a respeitarem a proporção que existia naquele momento entre as suas esquadras e a esquadra inglesa. A Conferência Naval de Londres, em 1909, foi um conjunto de reuniões de ministros

---

[25] Ibidem, p. 419.

[26] O financista Ivan Bloch publicou, em 1898, os seis volumes de seu *Technical, Economic and Political Aspects of the Coming War*, onde predizia o empate militar da guerra de trincheiras, o que levaria a um conflito prolongado cujos custos econômicos e humanos se mostrariam intoleráveis, exaurindo os países beligerantes.

[27] Marinha de Guerra da Inglaterra.

[28] Unidades capitais eram os tipos de navios com maior poder ofensivo/defensivo que compunham uma esquadra.

plenipotencionários que acabaram por estabelecer uma Declaração sobre as Leis da Guerra Naval.

O nascimento de um novo processo de relação entre a guerra e os meios de produção voltados para a guerra, também alterou as relações entre governo e indústria, esta passou a receber maiores incentivos e facilidades, principalmente fiscais, para aumentar a quantidade e a qualidade de seus produtos bélicos. Esta foi tornando-se uma necessidade estratégica da política, e reciprocamente, o Estado, essencial para a sobrevivência de certos setores da produção de armamentos. É bom entender que, diferente de outros produtos, os bens que a indústria bélica produzia não eram determinados pelo mercado, mas pela acelerada concorrência entre os governos, que, à medida do possível, procuravam garantir não somente o fornecimento das armas mais avançadas, mas também a maior quantidade. De certa forma, os Estados europeus foram obrigados a garantir a existência de poderosas indústrias nacionais de armamentos, como os estaleiros, por exemplo, não somente sendo seu principal comprador, mas principalmente desenvolvendo ações políticas que resultassem em garantias de rentabilidade. Não causa espanto em Hobsbawm o fato das empresas de armamento estarem entre os gigantes da indústria, para ele *a guerra e a concentração capitalista caminhavam juntas.*[29] Diante desse quadro histórico, não seria difícil pensar que a indústria de armas também se caracterizasse como uma ferramenta de intervencionismo internacional, estimulando a aceleração da corrida armamentista entre países com algum "histórico" de tensão e conflito e representando os interesses do seu país de origem na região de tensão.

> *Uma firma alemã, especializada na fabricação de metralhadoras, conseguiu inserir uma nota no jornal* Le Figaro *para que o governo francês planejasse duplicar seu número de metralhadoras. Como conseqüência, o governo alemão fez uma encomenda de 40 milhões de marcos de tais armas em 1908-1910, aumentando assim os dividendos da firma de 20 a 32%.*[30]

Na década final do XIX, o fenômeno do imperialismo marcou a história da humanidade como um produto da concorrência desenfreada entre economias industrial-capitalistas rivais, fato novo e intensificado pela pressão em favor da obtenção e preservação de mercados na Europa e fora dela durante um período de grande incerteza econômica. Diante disso, o clássico "dilema da segurança", ao se caracterizar como uma das maiores preocupações da classe dirigente de uma nação, que vê um outro país empenhado, por exemplo, em um programa de renovação do poderio bélico a ponto de alterar o equilíbrio de

[29] Ibidem, p. 426.
[30] Ibidem.

forças nas relações bilaterais ou regionais, tornou-se a questão central para o estrategista naval desse período.

> *A imprensa inglesa também inquietou-se, supondo que o Brasil estava a servir de intermediário da Alemanha, e o próprio Barão de Rothschild, que acabara de abrir-lhe crédito de £ 4 milhões, interveio, solicitando ao ministro da Fazenda, David Campista, que o governo brasileiro desse garantias à Grã-Bretanha de que não venderia nenhum dos 3 navios que lá se construíam.*[...] *De fato, o Brasil estava a realizar grandes negócios com a Alemanha e somente não fizera a encomenda aos estaleiros da Krupp, que, aliás, forneceria o aço no valor de £ 2,1 milhões, para os 3 encouraçados, porque N. M. Rothschild, supondo que a ele caberia o funcionamento da operação, achou-se no direito de escrever ao ministro da Fazenda do Brasil para dizer-lhe que seria "desirable and essential" que os 3 navios de guerra fossem construídos na Grã-Bretanha, a fim de evitar "great disappointment", o que levou o governo brasileiro a examinar a proposta da Armstrong.*[31]

Para Hobsbawm, a América Latina apresentava uma ambiente político mais ameno, de países politicamente independentes, mas economicamente dependentes. Essa região teria passado ilesa pelo período de divisão de países entre as potências capitalistas da época. Nem os Estados Unidos *tentaram seriamente conquista-la e administra-la*[32]. É possível encontrar na historiografia diplomática do Brasil autores[33] que interpretam as ações estrangeiras como incidentes diplomáticos ou pendências do período colonial não resolvidas. No entanto, autores[34] mais modernos sobre a política externa brasileira têm procurado destacar as mudanças nas relações internacionais no período entre o fim do século XIX e a Primeira Guerra, enfatizando o aparecimento de outras potências naquele período e que começavam a concorrer com a Inglaterra na disputa pelos mercados internacionais, com suas conseqüências na geopolítica do período.

O imperialismo foi um fenômeno do momento em que parte periférica da economia mundial tornou-se crescentemente significativa. Dentre os países metropolitanos, a Inglaterra destacou-se como a potência em que sua supremacia econômica sempre dependera de sua relação especial com os mercados ultramarinos e as fontes de produtos primários, por isso dedicou-se a construir laços de dependência com esses mercados por meio de pesados investimentos na infra-estrutura da região. A construção das estradas de ferro, largamente financiada pelo capital inglês, por exemplo, teve um papel fundamental no desenvolvimento

---

[31] BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (Da Tríplice Aliança ao Mercosul 1870-2003).* Rio de Janeiro: Editora Revan, 2003, p. 98.
[32] HOBSBAWM, Op. Cit., p. 68.
[33] JORGE (1912) e LOBO (1917).
[34] CERVO (1992), BANDEIRA (2003) e FAUSTO (2004).

da economia Argentina no decorrer do século XIX e início do século XX. Esse investimento inglês proporcionou que antigos mercados regionais fossem restabelecidos, com a diferença que desde então, estavam ligados ao litoral, formando assim um único mercado nacional, tornando-se mais atraente para a Inglaterra, cuja hegemonia acompanhou o país durante todo o século XIX e essa situação só foi modificada no século XX com a emergência dos Estados Unidos, mas isso apenas após um período de isolamento no início desse século, sendo que a aproximação com os Estados Unidos só aconteceu no final da era Perón. Contrariamente, no Brasil, a construção das estradas de ferro só aconteceu efetivamente no século XX, não desempenhando igual papel no desenvolvimento econômico do país. Embora tardia, a construção das estradas de ferro contribuiu para melhorar a atividade agrícola do país que fora prejudicada pela deficiência dos meios de transportes.

Tanto a Argentina quanto o Brasil, desde o início de suas histórias caracterizaram-se por serem países exportadores de produtos primários e importadores de produtos manufaturados ingleses. Ambos gozaram de recursos naturais que lhes asseguraram posição relativa privilegiada para um mundo não europeu. Brasil e Argentina apresentam tempos históricos diferentes para o início de seus processos de desenvolvimento. O Brasil constituía-se em um país mais velho, economicamente falando, com uma história que já era proveniente de períodos anteriores ao século XIX. Também não experimentou um crescimento significativo no século XIX, mas no final deste iniciou um período de expansão econômica com menos oscilações no século XX do que a Argentina. Esta vivenciou um crescimento extraordinário, a partir do final da década de 1870, a chamada *Belle Époque.*

TABELA 1
INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO BRASIL

INVESTIMENTO ESTRANGEIRO NO BRASIL (em % sobre o total)		
País	**1860-1902**	**1902-1913**
Inglaterra	77,6	53,0
França	5,9	7,0
Estados Unidos	1,5	19,9
Canadá	2,3	11,1

Fonte: CASTRO, 1979, p. 99.

O investimento das companhias estrangeiras no Brasil entre 1903-1913 foi mais diversificado setorialmente, atendendo os imperativos da economia brasileira. Por outro lado, essa mesma diversificação veio acompanhada pela perda da posição dominante que antes detinham as companhias inglesas.

Com o início da propagação da Doutrina Monroe, em 1823, houve o lançamento uma base para a teoria da unidade continental. Duas fases a caracterizaram: a primeira visou fins defensivos em relação à Europa, ou seja, desconstruir totalmente a ameaça da recolonização européia, e a segunda a unidade continental sob as formas norte-americanas. Segundo Graham[35], somente em 1914 terminaria o predomínio inglês no Brasil. Entretanto, o autor também reconhece que mesmo antes a importância da Inglaterra já havia começado a declinar.

Em 1906, com a posse do novo Presidente Afonso Pena e de seu Ministro da Fazenda, David Campista, iniciou-se um processo de mudanças significativas na condução da política econômica. O programa de obras públicas seria mantido, só que financiado por uma política fiscal expansionista, e adquirindo prioridade os investimentos em ferrovias, portos, linhas telegráficas e o incentivo à imigração.

No período de 1890-1950, houve uma preponderância do capital inglês no comércio argentino, conseqüentemente fez com que sua política estivesse fortemente influenciada pelos britânicos. Sendo a presença britânica avassaladora no período de 1890 a 1914, tendo a Argentina ocupando o primeiro lugar como destino de investimentos ingleses. Ao celebrar seu centenário, em 1910, a Argentina era o maior exportador mundial de trigo e o segundo de carne congelada e lã. A renda *per capita* era equivalente à de Alemanha, Bélgica ou Holanda, superior à de Espanha, Itália, Suíça e Áustria. Mas apesar dessas demonstrações de aparente força econômica, a Argentina ainda lidava com o fato dos transportes utilizados nos processos de exportação estarem sob o controle de agentes externos, com os constantes *déficits* orçamentários e a crescente dívida externa.

> *El comercio entre los Estados Unidos y la Argentina ha crecido en los últimos años. Desde algún tiempo, las importaciones de productos norteamericanos en este país aumentan de año en año* [...]. *En cambio, la introducción de artículos argentinos en la República del Norte no crece en igual proporción. Las cifras los demuestran. Según la estadística nacional del comercio, que dirige el doctor Francisco Latzina, en el decenio de 1892-1907, las importaciones de artículos de la Unión han subido de 11.139.065 a 38.842.277 pesos oro, mientras que las exportaciones para aquel país han pasado solamente de 5.875.295 a 10.940.436 pesos oro.*[36]

---

[35] GRAHAM, Richard. *The Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914.* Cambridge: Cambridge University Press, 1958, pp. 298-318.

[36] PIÑERO, Noberto. La Política Internacional Argentina. *In: Revista Americana*. Volume IX, jan-fev-mar de 1913, p. 361.

A economia mundial deixara totalmente de ser, como fora em meados do século XIX, um sistema solar girando em torno de uma estrela única, a Grã-Bretanha. Embora as transações financeiras e comerciais do planeta ainda passassem por Londres, a Grã-Bretanha já não era seu principal mercado importador. Ao contrário, seu declínio relativo era patente. Um certo número de economias industriais nacionais agora se enfrentavam mutuamente. Sob tais circunstâncias a concorrência econômica passou a estar intimamente entrelaçada com as ações políticas, ou mesmo militares, do Estado.

É no meio de uma conjuntura internacional cheia de incertezas e sempre em evolução, fazendo parte de uma humanidade com rumos dificilmente discerníveis, que cada país se vê obrigado a manter relações com as demais nações, os quais, em relação a ele, podem ser classificados de aliados, antagônicos ou neutros, mas que, conforme a situação e os interesses em jogo, podem mudar essa classificação, temporária ou definitivamente.

1.3 - TERCEIRA ABORDAGEM: RELAÇÕES EXTERIORES NO CONE SUL

O século XIX pode ser caracterizado como um marco de mudança em relação ao sistema de relações internacionais entre os países latino-americanos, pois, por um lado, inaugurava o domínio do sistema anglo-saxão, significando a liderança da Inglaterra com a defesa do livre comércio entre as nações, e por outro lado, representou a falência do modelo mercantilista europeu do século XVI, no qual Portugal e Espanha sobressaíram como os países mais importantes. Dentro desse cenário, o Brasil e a Argentina despontaram como os principais protagonistas nos processos de desenvolvimento que marcaram a América Latina nos séculos XIX e XX.

Na historiografia da América Latina do século XIX, diante da perspectiva analítica das Relações Internacionais, o Brasil desponta como aquela potência da América do Sul que, obedecendo aos desejos das elites imperiais, lutou incansavelmente pela hegemonia e pela livre navegação do Prata, em constante confronto com a Argentina; nesse movimento arrastou consigo o Paraguai e o Uruguai, considerados tampões pelos dois países. A história das relações argentino-brasileiras poderia resumir-se, essencialmente, como uma história de conflitos, ou antecipação de conflitos. Na primeira metade do século XIX os dois países, conduzidos pela desconfiança e hostilidade mútuas herdadas dos impérios português e espanhol, enfrentaram-se em campo de batalha. Deste então, essa rivalidade se reflete profundamente nas relações internacionais da América do Sul, tendo um caráter político-

diplomático e econômico que sempre carrega uma persistente preocupação com um possível enfrentamento militar.[37]

D. Pedro I, por meio de suas ações militares ao assumir o trono brasileiro, impôs um controle sobre a Província Cisplatina e se declarou sucessor dos direitos de Portugal. Em resposta, em 1825, a Banda Oriental anunciou sua incorporação às Províncias Unidas (Argentina). Assim, neste mesmo ano, iniciou-se a Guerra da Cisplatina, que na Argentina é chamada de Guerra contra o Império do Brasil. O conflito se estendeu até 1828, tendo o Brasil e Argentina saído perdedores. O grande vencedor do conflito foi a própria Província Cisplatina, que conquistou a independência, além da Inglaterra, que assegurou a livre navegação do Prata.

A disputa pela hegemonia na região do Prata conduziu o governo brasileiro, em 1849, a uma intervenção nas disputas internas do Uruguai, alegando que a eleição de Manuel Oribe, que aliou-se política e militarmente a Juan Manuel Rosas, presidente da Argentina, provocaria um risco de invasão do Rio Grande do Sul. Financiados pelos ingleses, brasileiros e uruguaios contrários a Oribe uniram-se às tropas argentinas de oposição a Rosas, comandadas pelo general Urquiza. Os três Exércitos tomaram Montevidéu em dezembro de 1851, forçando a rendição de Manuel Oribe. Em seguida, Brasil e Uruguai assinaram o Tratado de Limites, Comércio, Amizade e Subsídios.

Após a guerra contra o Paraguai (1865-70), as relações entre Brasil e Argentina não apresentavam total tranqüilidade em virtude de discordâncias a respeito do traçado das fronteiras de seus países com o vencido Paraguai. A Argentina, já consolidada como estado nacional, reivindicava, durante a guerra, a região do Grande Chaco, que representava quase 3/5 do atual território paraguaio. Esta ambição argentina representaria um aumento da faixa fronteiriça com o Brasil, cujo interesse estratégico na região chocava-se com o argentino. Durante os anos de 1875-78, a questão ficou submetida ao Presidente norte-americano, Rutherford Hayes, que arbitrando uma decisão favorável aos paraguaios, permitiu a incorporação do Grande Chaco por estes, permanecendo com a Argentina o Chaco Austral e o Central.[38]

Além de prováveis razões de geopolítica, importantes vínculos econômicos que uniam o Império brasileiro ao Governo de Buenos Aires desaconselhavam qualquer tipo de

---

[37] HILTON, Stanley. Las relaciones argentino-brasileña: el punto de vista de Brasil. *In: Geopolítica y política del poder en el Atlantico Sur*. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1994, p. 27.

[38] MENESES, Gerson G. Ledezma. As relações internacionais no Cone Sul à época do primeiro centenário da independência na Argentina. *In: Revista Brasileira de Política Internacional*, janeiro-junho, ano/vol. 49, número 1. Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, Brasília, 2006, p. 163.

intervenção. Este tinha sido consistentemente, no período 1848-55, o segundo fornecedor de carne de charque para o Império, mais que o dobro do Uruguai, perdendo apenas para a produção da província brasileira do Rio Grande do Sul. Por sua vez as importações brasileiras eram pagas com a exportação de açúcar, aguardente, arroz, café, fumo, erva-mate e madeira, apresentando um saldo final favorável ao Brasil. Em um contexto em que as identidades e os mercados nacionais estavam ainda imperfeitamente constituídos, as solidariedades ideológicas e de interesses freqüentemente se superpunham às fronteiras estatais.

Ao longo do século XIX, o problema de limites do território de Missões e o controle da zona dos rios interiores continuaram envenenando as relações diplomáticas entre Brasil e Argentina. Contudo, a preocupação desta concentrou-se no seu litígio de fronteira na Patagônia, cujo arsenal de guerra se ampliava em função de um possível confronto violento com o Chile, esquecendo provisoriamente sua rivalidade com o Brasil.

Em 1901 a guerra quase eclodiu entre a Argentina e o Chile, no entanto, as pressões econômicas e políticas externas forçaram as negociações diplomáticas entre os dois países, o que provocou a assinatura de quatro documentos, que formaram os chamados *Pactos de Mayo*, assinados em 1902. Dentre os documentos havia a *Convención sobre Limitación de Armamentos Navales*, cujo propósito era o de apartar todo motivo de inquietação ou receio entre os dois países com relação à aquisição de armamentos navais. Com isso, ambos os governos desistiram de adquirir alguns navios de guerra que tinham em construção e de efetuar novas encomendas. Houve a concordância em diminuir suas respectivas Esquadras dentro de uma discreta equivalência naval. Segundo o intelectual francês Hervé Coutau-Bergarie, nas primeiras décadas do século XX, a grande potência econômica, política e militar da América do Sul era a Argentina. Em comparação, o Brasil era um país imenso, porém débil.

O Presidente Julio A. Roca (1898-1904) tratou de firmar um Tratado com o Brasil tal como definido pelo laudo arbitral em 1895, abrindo período inédito de aproximação bilateral. Realizou-se a primeira troca de visitas presidenciais entre Brasil e Argentina – Roca visitou o Brasil em 1899 e Campos Sales, a Argentina, em 1900. Roque Sáenz Peña (1910-1914) promoveu a ampliação das bases eleitorais com a lei de 1912 que consagra o voto universal, secreto e obrigatório, viabilizando a criação de partidos orgânicos e doutrinários. Como resultado, os autonomistas conservadores são derrotados pelas forças progressistas da época, reunidas sob a UCR[39]. Sáenz Peña atuou de forma cautelosa para evitar o acirramento

[39] *Unión Cívica Radical.* Partido argentino, membro da Internacional Socialista, fundado em 1891.

de tensões com o Brasil, cuja reorganização naval provocou fortes desconfianças da Argentina. Para a imprensa local, o rearmamento refletia a aproximação entre Brasil e Estados Unidos impulsionada pelo Chanceler Rio Branco, no âmbito de um suposto pacto pelo qual o Brasil exerceria a hegemonia sul-americana, como co-garantidor da doutrina Monroe. No entanto, a Argentina também iniciava projeto de rearmamento naval em contrato com empresas norte-americanas, enquanto que os contratos do Brasil eram com estaleiros ingleses.

Amado Cervo sublinha a percepção argentina de que Rio Branco imprimira mudanças significativas em relação à diplomacia do início da República, no sentido de restaurar a preeminência na América do Sul, coerente com as "*tradições imperiais*"[40]. Mesmo nesse contexto de desconfianças, o Presidente Sáenz Peña visitou o Brasil em 1910. As exportações argentinas eram prejudicadas, no mercado brasileiro, pelo tratamento tarifário diferenciado que beneficiava os Estados Unidos – contrapartida de sua condição de principal comprador de café. Por seu turno, as exportações do Brasil para a Argentina eram afetadas por medidas fitossanitárias. Essa "guerra de quarentenas" tinha outro alvo, além do comercial: a imprensa portenha veiculava matérias tendentes a prejudicar a imigração européia para o Brasil.

Os Estados Unidos viam nessa época a necessidade do estabelecimento de um domínio sobre o Hemisfério Ocidental, algo essencial para o seu comércio, já que estavam cada vez mais convencidos de que a postura inglesa ameaçava seu potencial mercado de exportações. Mostrava-se assim patente que houvesse uma reorientação da política externa do país com o objetivo de atender esses interesses encarando as mudanças internacionais que se operavam. É nesse sentido que se propõe o pan-americanismo como um movimento ideológico e político orientado para criar um sistema fechado de relacionamento interestatal com o centro sendo os Estados Unidos. A idéia alimentada pelo norte-americano James Blaine era de que esse sistema interamericano poderia ser funcional, dada a existência de uma comunidade de interesses entre os países do continente americano, desde que os Estados Unidos a liderassem.

> *O final do século XIX marcou o início do que se denomina o pan-americanismo norte-americano. A composição do termo "pan-americanismo" só apareceu na imprensa pela primeira vez no* Evening Star*, jornal de Nova York, em sua edição de 5 de maio de 1888. Ela se relaciona com a convocação , por parte dos Estados Unidos, da I Conferência Internacional Americana para o ano de 1889. Quem disseminou o termo foram os Estados*

[40] CERVO, Amado Luiz, BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil.* São Paulo: Ática, 1992, p. 176.

> *Unidos via seu Secretário de Estado James Blaine, que já o utilizava em documentos oficiais desde antes de 1888.*[41]

A maioria dos estudos sobre política externa argentina realizados neste país tem qualificado o comportamento argentino como individualista ou isolacionista. *Con referencia a la poco frecuente participación argentina em los asuntos hemisféricos, los térmicos son aún más peyorativos: idiosicrásico o obstruccionista.*[42] É necessário desenvolver uma perspectiva mais ampla sobre a política exterior argentina de maneira que se possa compreender melhor as relações da dita nação com outras, especialmente com o Brasil no início do século XX. Vários autores têm dado a entender que sucessivos governos argentinos haveriam bloqueado deliberada e perversamente todos as intenções de cooperação hemisférica. Segundo Hill, durante a maior parte do século XX, a política argentina para com o Brasil ficou formulada dentro do contexto das relações triangulares com Estados Unidos, e grande parte da política exterior argentina formulou-se a partir de uma preocupação também com os Estados Unidos.

Depois de exposto o necessário sobre o espaço geográfico do Atlântico Sul e o contexto histórico internacional do início do século XX, o problema que se apresenta é a necessidade de definir a fundamentação teórica de suporte no estudo das relações internacionais entre Brasil e Argentina e seus conseqüentes impactos na balança de poder na área do Atlântico Sul. Nesse sentido, a adoção da teoria realista das relações internacionais justifica-se pela sua capacidade de incorporar múltiplos fatores a um enfoque analítico que contenha a possibilidade de uma explicação pluricausal. Além disso, as grandes linhas da Geopolítica tradicional estão relacionadas com a escola realista das Relações Internacionais. De acordo com as teorias realistas, o Estado-Nação é o paradigma e as relações internacionais uma questão de equilíbrio e poder, no qual os Estados lutam pelo domínio na política mundial. As origens dessa aproximação à Geopolítica remontam ao final do século XIX, com os trabalhos de Ratzel e Kjellen. Na transição do século XIX para o XX, conseguiram elevar a Geopolítica ao nível científico, enunciando conceitos básicos, princípios e a sistematização de critérios para a observação de fatos políticos. Ambos basearam-se na observação concreta do que são os Estados e não da pesquisa abstrata do que devem ser os Estados. Pode-se dizer que eles nada mais fizeram do que extrair leis do processo histórico de surgimento, crescimento, expansão e decadência dos grandes impérios do planeta, desde tempos imemoriais.

---

[41] PEREIRA, Pulo José dos Reis. *A política externa da primeira república e os Estados Unidos: a atuação de Joaquim Nabuco em Washington.* Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais pela UNESP/UNICAMP/PUC-SP. Orientador: Prof. Dr. Clodoaldo Bueno. São Paulo, 2005, p. 117.

[42] HILL, Chapel. La relacion argentino-brasileña. *In: Geopolítica y política del poder en el Atlantico Sur.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1994, p. 43.

> *A guerra está no centro de tudo, ou seja, em um mundo estruturalmente hostil, como aquele no qual segundo Hobbes estão relegadas as relações entre os Estados, o primeiro dever de cada estadista será a defesa de seus cidadãos e, portanto, a segurança das fronteiras do Estado. Para essa finalidade, a exigência de consolidação da* potência *é fundamental; e, para garanti-la, revela-se necessária uma* política externa *de atenta e desconfiada vigilância sobre tudo o que se passa além das fronteiras.* [...] *Teremos então uma política externa agressiva e uma política militar expansionista e de fortalecimento;* [...].[43]

A matriz da teoria realista encontra-se na dicotomia soberania estatal *versus* anarquia internacional, sendo esta entendida como uma concepção onde múltiplos centros de poder se encontram em desordem dentro de um sistema internacional constituído por Estados soberanos que transformam a guerra no recurso extremo e no juiz supremo do litígio entre as nações.

> *Num sistema internacional formado por unidades políticas autônomas, que se digladiam numa arena hobbesiana, o objetivo primordial de cada uma delas é a segurança. A noção de segurança engloba a independência política, a integridade territorial e os valores culturais de uma comunidade humana, cuja preservação deve ser garantida, se necessário, pela violência do Estado.*[44]

A diplomacia argentina alterna-se em posturas contraditórias de dependência e autonomia, isolacionismo e protagonismo. O diplomata Alessandro Warley divide em algumas fases o relacionamento entre Brasil e Argentina. Em sua visão, os primeiros anos do século XX, a política externa argentina poderia ser enquadrada numa fase caracterizada pela *instabilidade conjuntural e busca de cooperação*, além de ocorrer momentos de rivalidade. [45]

O panorama de inserção global da Argentina era de enorme dependência em relação à Inglaterra, enfrentamento com os Estados Unidos e aplicação do europeísmo. Enquanto que com o resto da América do Sul era de certo isolacionismo. Além disso, múltiplos outros fatores (geografia, rivalidade estratégica, economia, política interna) interviram nas relações Brasil-Argentina, porém nenhum foi determinante de forma isolada.

> *É evidente que sempre se deve destacar a influência dos fatores econômicos, dos grupos de pessoas internos e externos, dos investimentos estrangeiros que*

---

[43] BONANATE, Luigi. *A guerra.* São Paulo: Estação Liberdade, 2001, p. 59.
[44] MELLO, Op. Cit., p. 43.
[45] CANDEAS, Alessandro Warley. Relações Brasil-Argentina: uma análise dos avanços e recuos. *In: Revista Brasileira de Política Internacional*. Vol. 48, n.1, jan-jun 2005, p. 178.

> *agem, em colaboração com outros elementos, sobre a formulação da política externa.*[46]

Como responsável pela política diplomática brasileira entre 1902 e 1912, Rio Branco assumiu uma estratégia voltada para o desenvolvimento das comunicações e a valorização do interior, temáticas que foram objetos de numerosas proposições e motivos para criação de diversas comissões. De um momento para outro, o Brasil começou a ser citado no exterior através das agencias noticiosas, como o país das elites, da cultura, da ciência e das artes. Relegou-se a um plano inferior o conceito estabelecido de que nada mais que escravos e calor havia no trópico.

Consolidada a posição de Rio Branco na pasta do exterior, e terminada com Prudente de Morais a fase das experiências republicanas, o Governo brasileiro voltou-se para uma política clássica, integrada nos antigos valores da estrutura econômica: deflacionismo, valorização da moeda, aumento das exportações e redução do meio circulante. Com Rodrigues Alves o país chegou a um progresso efetivo, com a extrema valorização da borracha e com a intervenção do Governo na política cafeeira. A conjugação de fatores favoráveis desta época de valorização, estabilidade e progresso, forneceu a Rio Branco a mais expressiva e positiva força organizadora para executar seu projeto nacional para o país.

A aproximação entre Brasil e Estados Unidos, no plano das relações diplomáticas e comerciais ganhou maior consistência durante o longo período em que o Barão do Rio Branco foi ministro do Exterior do Brasil, e essa tendência passou a integrar a política estratégica do Itamaraty. No entanto, o amadurecimento das relações entre Brasil e Estados Unidos contribuíram para acentuar a desconfiança que a Argentina demonstrava no plano internacional. Autores argentinos como Andrés Cineros e Carlos Escude defendem suas interpretações na obra conjunta *Historia general de las relaciones exteriores de la república Argentina*. Nela afirmam que a reorganização naval brasileira também era vista como um dos reflexos da aproximação com os Estados Unidos sob o ângulo de um suposto pacto pelo qual o Brasil exerceria a hegemonia sul-americana, como co-garante da doutrina Monroe. Contudo, a própria história do continente confirma que os Estados Unidos nunca permitiram que o Brasil assumisse, de fato, o papel de potência regional.

> *Tais eram de lado a lado as simpatias que em pouco tempo se elevou a representação no Rio de Janeiro e Washington à categoria de embaixada. Disse, então, nesse ano de 1905, ao Congresso Brasileiro aberto para sua*

---

[46] RODRIGUES, José Honório. *Uma história diplomática do Brasil, 1531-1945*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995, p. 54.

> *sessão ordinária, o Presidente Rodrigues Alves:* "A rapidez com que se fez a criação simultânea das duas embaixadas, mostra bem a mútua estima que existe entre os dois países e a boa vontade com que o Governo dos Estados Unidos da América correspondem à nossa antiga e leal amizade".[47]

Devido à política pouco amistosa que reinava naquela época entre a Argentina e os Estados Unidos, os políticos portenhos preocupavam-se em resolver as pendências bilaterais sem a intervenção de um terceiro. Pugnavam pela designação de um árbitro que tivesse boa vontade em favorecer a Argentina. É interessante que o Brasil enviava missões diplomáticas distintas aos Estados Unidos, uma para assuntos políticos e outra para econômicos. Os tratados comerciais firmados entre o Brasil e aquele país não passavam na Argentina sem ataques da imprensa, quase sempre fomentados pelo próprio Zeballos.

> *Cuando Figueroa Alcorta se hizo cargo de la Presidencia de la Nación, por fallecimiento de Quintana, la situación política internacional era muy complicada. Habia conflictos de limites con Brasil y Chile. Ademas el gobierno sabia que Brasil gestionava una accion conjunta con Chile para apremiar a Buenos Aires e incitaba al Uruguay a reclamar jurisdicción sobre el Rio de la Plata. Con este motivo hubo necesidad imperiosa de armar al pais que, como de costumbre, estaba desarmado y mal pertrechado. Figueroa Alcorta cito a una junta de notables para gestionar la compra de armamentos concurriendo a la misma, ademas de Cevallos, Bernardo de Ingoyen como ex Canciller, Jose Evaristo Uriburu como ex Presidente, el general Udaondo ex Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Benjamín Victorica ex Ministro de Marina y Vicente Fidel Lopez Ministro de Hacienda y veterano político.*[48]

Por todo o século XIX, a Argentina resistiu abertamente à política e os ideais dos Estados Unidos, opondo-se às primeiras iniciativas norte-americanas que visavam a criação de um sistema interamericano. O conceito argentino de soberania estava embasado sobre experiências concretas, nas quais potências estrangeiras haviam despojado à nação de porções de seu território. Para os argentinos, a soberania não podia ficar comprometida pela cooperação em uma organização hemisférica, onde existiria a influência econômica de uma nação sobre outra.

Da mesma maneira que Alfred Thayer Mahan havia exercido uma tremenda influência sobre os políticos dos Estados Unidos, também na Argentina havia um número considerável de partidários das idéias de homens como Estanilao Zeballos – muito similares a

---

[47] LOBO, Helio. As relações entre Estados Unidos e Brasil. *In: Revista Americana*. Volume XVIII, out-nov-dez de 1917, p. 95.

[48] PEROSIO, Albino M. A. Estanislao Severo Zevallos – Artíficie de la Flota de Guerra Argentina. *In: Boletín del Centro Naval*, nº 790, volume 113, out-nov-dez 1995, p. 843.

de Theodore Roosevelt – que foi três vezes ministro das Relações Exteriores da Argentina, esteve a ponto de precipitar uma confrontação armada com o Brasil pela hegemonia naval. A tendência agressiva de Zeballos representava uma minoria na política exterior argentina. O pensamento mais comum estava caracterizado por extrema cautela, dedicação ao espírito do direito internacional e uma firme convicção de que o destino de uma nação estava vinculado mais estreitamente a assuntos europeus que americanos.

> *Zeballos, típico hombre de su tiempo, insiste en estas afirmaciones:* "La guerra es el fundamento de la prosperidad económica de las grandes naciones modernas. El ejemplo de Alemania lo prueba, de una manera elocuente y lo corroboran los de Chile, Estados Unidos y el Japón". *Este plan encontró el apoyo unánime de los ministros . . .*[49]

A divergência que separava Rio Branco e Zeballos foi interpretada por muitos como uma algo de âmbito pessoal, mas outros autores julgam essa interpretação *inadmissível.*[50] Zeballos foi um dos políticos mais discutidos da época, talvez por não aceitar a tendência da política argentina de tentar evitar o engajamento em um conflito armado. Era uma época, a da Paz Armada, em que os Estados espiavam mutuamente seus concorrentes militares para superá-los, uma época na qual o poder naval era a confirmação e símbolo de força. A disputa entre esses dois diplomatas extrapolou a esfera de uma simples questão de limites, estava em jogo o *status* geopolítico que as duas nações deviam desempenhar na América do Sul, assim como a paridade militar entre ambas. Tratava-se, em definitivo, do prestígio e de qual seria a nação forte da região.

Contudo, naquele momento, muitos diplomatas já defendiam que o futuro predomínio continental na América do Sul não seria da nação que acumulasse mais material bélico, mas aquela que tivesse um conceito mais severo do seu presente e porvenir, que desenvolvesse no seu seio de paz e ordem, melhor civilização, melhores finanças, mais produção e não destruísse sua vitalidade, nem detivesse seu desenvolvimento e expansão de suas forças, com armamentos excessivos ou com outras exigências impostas pela paz armada.

---

[49] ETCHEPAREBORDA, Roberto. *Zeballos y la política exterior argentina.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1982, p. 59.

[50] BESOUCHET, Lídia. *Rio Branco e as relações entre o Brasil e a República Argentina.* Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1., p. 57.

CAPÍTULO II

COMPOSIÇÃO DAS FORÇAS NAVAIS DO BRASIL E DA ARGENTINA (1902-1914)

Os fatos posteriores a 1880 e especialmente a crise com o Chile impuseram à Argentina a necessidade de estabelecer uma solução estratégica conjunta para o problema de limites fronteiriços. Diante dessa fragilidade diplomática, a Argentina decidiu desenvolver uma Esquadra com o adequado poder material e humano para atuar como força dissuasória e no caso necessário, com capacidade suficiente para defender os interesses argentinos no mar. Somente em 12 de outubro de 1898, com a criação do *Ministério de Marina*, as Forças Navais argentinas conseguiram finalizar um ciclo de organização de uma moderna e definitiva estrutura administrativa que pudesse, por meio da incorporação de unidades oceânicas atualizadas, ser um eficiente respaldo para as políticas de defesa dos interesses territoriais argentinos. Seu primeiro ministro foi o Comodoro Martín Rivadavia, com ele a Armada argentina passou a se incrementar, pois além da incorporação de quatro cruzadores-encouraçados, a Base Naval de Porto Belgrano foi terminada em 1902.

> *La situación de límites con Chile trajo la necesidad de renovar y acrecentar el armamento naval y terrestre. Podemos decir que en esta presidencia se perfeccionó al Ejército y la Marina, alcanzando el más alto nivel para aquella época. [...] En cuanto a la Armada, desde la presidencia de José Evaristo Uriburu, se pasó de una Marina fluvial y de algunos buques de mediano poder, a una Armada poderosa de cruceros-encorazados com jefes y oficiales profesionalmente preparados, que ocupó un lugar en el concierto mundial.*[51]

O recém-criado Departamento de Estado da Marinha portenha era mais modesto que o do Brasil, havia somente cinco *Direcciones* subordinadas diretamente ao Ministro da marinha. Cada uma delas responsável pela administração de setores específicos como o serviço militar, armamento, material e administração. Além disso, diferente do Brasil, a intendência naval funcionava à parte do ministério, na verdade fazia parte de um órgão autônomo: a Intendência Militar, cujos fundos eram fiscalizados pela *Contaduría General*. A legislação que organizou o ministério da Marinha na Argentina, em 1898, proporcionou um estopim de desenvolvimento e crescimento militar-naval que se estendeu por todos os primeiros anos do século XX.

---

[51] ARGENTINA, Secretaria General Naval de la Armada Argentina. *História marítima argentina*. Tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos y Navales, 1991, p. 55.

Nesses anos, os governos do Brasil e da Argentina tinham em comum o esforço para reaparelhar suas forças de defesa. A crescente prosperidade do Brasil; os acontecimentos políticos no sul do continente que criaram um estado de tensão entre a Argentina e o Chile, que, evidentemente, repercutiu sobre nós; a presença de uma personalidade do porte do Barão do Rio Branco no Ministério do Exterior, a partir de 1902 até 1914, são fatores que conduziram a nova atitude política da qual resultou a reavaliação do poder militar brasileiro, em especial do poder naval, extremamente fraco diante dos vizinhos do Cone Sul.

> *A Argentina lançou-se à tarefa de aumentar seu poder militar, especialmente o da Marinha, tendo em vista, em particular, o contensioso com o Chile, no extremo sul do continente. Seguindo na mesma esteira, dadas as rivalidades com a Argentina, o Brasil tratou também de dar atenção à Marinha, embora com a proclamação da República ela deixasse de ser a "menina dos olhos" nos círculos governamentais.*[52]

Ao contrário da Argentina, o Brasil já possuía um Ministério da Marinha desde a Independência, cuja atuação durante grande parte do século XIX apoiou a política exterior do Brasil na América do Sul. A autonomia política da Marinha permitiu sua intensa utilização como instrumento de execução dos Objetivos do Estado Imperial, como nos casos da Guerra Cisplatina e Guerra da Tríplice Aliança. Mas ao término desta, foi-se desaparecendo a principal causa do surto de progresso e fortalecimento dos meios navais brasileiros. O que se agravou, ainda mais, depois da Revolta da Armada de 1894, a qual deixou pesados prejuízos de ordem material e política para a Marinha brasileira. Dessa forma, permitiu-se o estabelecimento de um processo degenerativo dos meios navais brasileiros e conseqüentemente do próprio Poder Naval. Como resultado desse quadro de decadência, na virada para o século XX, a nação passava a dispor de um Poder Naval obsoleto e insuficiente, de valor combatente quase nulo. A necessidade de uma reorganização administrativa e material da Marinha brasileira era nítida nos relatórios dos ministros da Marinha.

A Administração Naval acreditava que muitos dos seus órgãos eram supérfluos e inadequados, apenas servindo para complicar o trâmite administrativo. Dentre esses órgãos, parece que o caso mais preocupante era o Estado-Maior General da Armada, segundo no comando da Marinha, abaixo somente do Ministro, a quem devia competir a direção das

---

[52] FAUSTO, Boris, DEVOTO, Fernando J. *Brasil e Argentina: um ensaio de história comparada (1850-2002)*, p. 208.

forças prontas, era distraído de suas funções militares para se ocupar de assuntos, por sua natureza, alheios a sua intervenção, e de exclusiva competência do Ministro.

Assim, em 1907, durante a gestão do Almirante Alexandrino Farias de Alencar, na pasta da Marinha, ocorreu a chamada Reforma Alexandrino. Uma grande reorganização de diversos órgãos, inclusive do Estado-Maior General da Armada. Retiraram-lhe certas atribuições de caráter burocrático, encarregando-o de outras de caráter militar-operacional, e rebatizando-o de Estado-Maior da Armada (EMA). Entre outras atribuições, era responsável pela manutenção das forças navais em estado de ação imediata, pela instrução das suas guarnições e pela disciplina. Essa legislação não teve forças para retirar as funções burocráticas que o EMA exercia junto aos demais órgãos da administração naval brasileira, além de apresentar, pelo menos, uma contradição: a de atribuir o "comando-em-chefe" da Força Naval ao Chefe do EMA, pois que, de direito e de fato, quem sempre "comandou" a Marinha, em tempo de paz, no Brasil, foi o Ministro, assessorado, via de regra, pelo Conselho Naval.

Entre outras importantes alterações no organograma da Marinha estava a criação de diversas Inspetorias que funcionavam como órgãos de direção setorial, normativos e fiscalizadores na área de pessoal, saúde, finanças, engenharia, capitania dos portos e ficavam administrativamente subordinadas ao Ministro. Em resumo, o funcionamento da parte operativa da Marinha estava a cargo do EMA, da parte administrativa, pelas diversas Inspetorias, sendo estes e o EMA diretamente subordinados ao Ministro.

> *Parece-me indispensável a transformação do Conselho Naval em Conselho do Almirantado, cujas atribuições e responsabilidade sejam perfeitamente definidas, quer nos casos em que tiver de funccionar como corpo meramente consultivo, quer naquelles em que competir a iniciativa na apresentação de pareceres, planos e projectos,* [...] *A meu ver, o typo mais perfeito dos conselhos de almirantado é o inglez, que não só discute e resolve sobre todas as questões de administração e política naval, como dá execução às suas resoluções por intermédios de seus membros,* [...], *competindo ao ministro, que é o primeiro dos membros do conselho e seu presidente, a direcção geral e, sobretudo, a parte política da administração naval.*[53]

Como algo que já era previsto nos anos anteriores, a Reforma Alexandrino também afetou o Conselho Naval, que foi transformado em um conselho de oficiais-generais da ativa, constituindo, sob o nome de "Almirantado", uma instituição em que a

[53] Relatório do Ministro da Marinha, Almirante José Pinto da Luz ao Presidente do Brasil, Manuel Ferraz de Campos Sales, datado de abril de 1902, referente ao ano de 1901, p.8.

administração passaria a encontrar a preciosa experiência e capacidade dos chefes da Marinha para auxiliar na solução das questões em torno dos interesses da defesa do país.

A reforma na Administração Naval, implementada por Alexandrino, foi uma ação em prol da modernização da estrutura organizacional e dos modelos gerenciais, que visava uma administração mais dinâmica e efetiva não só dos meios navais sob uso da Marinha, mas, sobretudo na implantação de soluções para os principais problemas de um órgão governamental que crescia, tentando acompanhar as revoluções tecnológicas que ocorriam no campo naval.

Quando da assunção de Afonso Pena como presidente da República, Alexandrino foi convidado para gerir a pasta da Marinha. Assumiu o cargo de Ministro da Marinha por três vezes: de 1906 a 1910, de 1913 a 1918 e de 1922 a 1926, falecendo em 18 de abril de 1926, no exercício do cargo. Foi a personalidade que desempenhou por mais tempo tal cargo: 12 anos e 9 meses. Essa circunstância poderia haver sido muito positiva para a administração naval (pela eventual continuidade de orientação) se não fosse subdividida em três períodos distintos, separados por titulares que discordavam dos métodos administrativos e de algumas idéias fundamentais do Almirante.

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, assim como a maioria de seus contemporâneos do almirantado brasileiro, nasceu em uma época em que o Brasil lutava para consolidar seu território em virtude da recente independência política. Sua personalidade foi forjada nas intempéries e sofrimentos das batalhas da Guerra da Tríplice Aliança. Ele e seus contemporâneos estiveram embarcados nos diversos navios de combate do Império. Vivenciaram as transformações ocorridas na Marinha em função do início da utilização das máquinas a vapor, sendo partícipes do movimento que levou o País a tornar-se uma República.

> *Os "tarimbeiros" eram militares formados nas tarefas da vida militar, nas tradições de combate na Guerra do Paraguai, tendo como símbolo e patrono o marechal Deodoro da Fonseca.*[54]

Seu primeiro passo, no convés de um navio de guerra foi para o combate, isso no maior e mais importante conflito que o Brasil foi obrigado a sustentar. Era um jovem aspirante, que, a pedido próprio, ia participar dos riscos e perigos e também das glórias que estavam reservadas a nossa Marinha, na Guerra contra o Paraguai.

---

[54] FAUSTO, Boris. Op.. Cit, p. 205.

Quando da proclamação da República, Alexandrino estava no posto de capitão-tenente e como comandante interino do Couraçado *Riachuelo*. Nessa ocasião conduziu o Ministro do Exterior, Quintino Bocaiúva, em visita oficial ao Uruguai. Em 1890 foi promovido a capitão-de-fragata e assumiu o Comando-Geral das Torpedeiras, e, em 1893, o comando do Encouraçado *Sete de Setembro*. Durante a Revolta da Armada, assumiu o comando do Encouraçado rebelde *Aquidabã*, que após ser torpedeado pela Caça-torpedeira legalista *Gustavo Sampaio* foi abandonado no litoral de Santa Catarina, tendo seu comandante se asilado no Uruguai.

Foi anistiado em 1895, regressando ao Brasil, e, em 1898 assumiu novamente o Comando-Geral das Torpedeiras. Depois, como comandante do Encouraçado *Riachuelo*, capitânia da "Divisão Branca", conduziu o Presidente Campos Salles em visita oficial à República Argentina. Nos anos de 1902 e 1903, comandou a Divisão Naval do Norte, organizada para atuar no Alto Amazonas, a fim de resguardar os interesses do Brasil na Questão do Acre. Em função da suas ações nessa região durante esse período, foi eleito senador por aquele estado em 1906. Sua atuação no Senado ficou marcada pelas duras críticas que fazia ao Programa Naval de Julio de Noronha. O então, Senador Alexandrino, estreou com perícia na tribuna, em debates por vezes calorosos com o Almirante Belfort Vieira, representante maranhense, que defendia aquele programa.

A primeira gestão do Almirante Alexandrino (1906-1910), foi caracterizada por grandes modificações na estrutura administrativa da Marinha. Para alguns analistas, tais modificações se processaram de forma fragmentária, em numerosos atos concisos, centralizando na figura do ministro decisões de toda ordem e de todo nível.

> *A primeira secção d'este Estado Maior pouco ou quase nada produz em relação ao dispositivo do regulamento que lhe confere as atribuições, no afino próximo passado, porque foram elas em grande parte desempenhadas pelo Gabinete do Ministro, segundo informações obtidas pelo Chefe da mesma secção.*[55]

No entanto, um de seus princípios administrativos, a implantação de órgãos de direção setorial (ODS) se manteve até a atualidade, tendo como única alteração o EMA tornar-se o órgão de direção geral, permanecendo acima de todos os ODS e abaixo somente do Comandante da Marinha.

---

[55] Relatório de Atividades do Estado-Maior da Armada ao Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, datado de 16 de maio de 1911, referente ao ano de 1910.

Não só a Administração, mas também o Pessoal e o Material constituíram objeto essencial dessa organização. Haveria o recebimento de unidades navais de primeira ordem, dotadas dos últimos aperfeiçoamentos técnicos. A instrução necessária à utilização desses novos meios exigia um complexo de providências cuidadosas que pudessem fornecer rápidos resultados. A introdução do Relatório apresentados por Alexandrino, em abril de 1907, expõe nitidamente a nova orientação, indicando todos os aspecto das tarefas em andamento.

Em 1909 foi nomeado Ministro do Supremo Tribunal Militar, e no ano seguinte foi chefiar a Comissão de Estudos na Europa (1910-13), período em que lhe proporcionou elaborar substancioso relatório em que analisou a organização e o desenvolvimento das Marinhas de guerra européias.

Dois lemas o imortalizaram e exteriorizam o seu simbolismo, e no estreito limite de duas pequenas expressões, tudo o que ele fora patriota e marinheiro na sua mais elevada concepção cívica e profissional: “Tudo pela Pátria” e “Rumo ao Mar”. A primeira expressão passou a integrar a tradição naval brasileira, tornando-se obrigatória, junto com o Brasão das Armas da República, na ornamentação dos navios e estabelecimentos de terra da Marinha. A segunda evidenciava a intenção do Ministro de dirigir todos os esforços da administração no sentido da função elementar de toda organização naval – a ação no mar – constituiu de fato o lema básico de toda a sua gigantesca obra de remodelação técnica e administrativa e a diretriz de todos os atos do Ministério.

A época de Alexandrino emanava uma sensação de fanatismo naval, a sociedade vislumbrava e admirava os gigantes *Minas Gerais* e *São Paulo* deslocando-se pela Baía de Guanabara.

Aparentemente, a estrutura administrativa da Marinha brasileira configurava-se mais complexa que a Argentina, contudo a análise comparativa dos navios combatentes parece refletir justamente o contrário, ou seja, a Marinha portenha parecia ser composta por navios mais robustos e com maior poder de fogo. Para efetivar esse estudo comparativo serão propostos alguns critérios para a avaliação de uma frota oceânica, os quais podem ser resumidos na qualificação da tripulação, suas atividades e exercícios, e nos meios propriamente ditos e suas bases.

2.1 TRIPULAÇÕES

Durante o século XIX, a obtenção do pessoal para a Força Naval Argentina, tanto oficiais quanto praças, era feita de forma desregrada, sem canais de recrutamento uniformes. Somente em 1891, a única forma de entrada de Oficiais navais passou a ser a *Escuela Naval*

Militar, cessando a presença de profissionais sem cursar os estudos correspondentes. Já o recrutamento do pessoal subalterno foi uma tarefa mais complexa. Em 1899, a sanção da *Ley del Servicio Militar* produziu a aparição a bordo dos navios de um novo elemento: o conscrito. Com ele se pretendeu resolver de uma maneira definitiva os problemas relacionados com a dotação de baixa hierarquia da Esquadra, mas o cumprimento da referida lei teve seus tropeços e inclusive alguns pequenos inconvenientes.

No início do século XX, o preparo intelectual da oficialidade brasileira acontecia, em primeira instância, na Escola Naval. Logo em seguida, havia uma continuidade prática nos navios de instrução, até que ao término do curso, quando era promovido de guarda-marinha para segundo-tenente, primeiro posto de oficial, ficava entregue exclusivamente a suas próprias inclinações e preferências nos caminhos para o aperfeiçoamento dos seus estudos como oficial da marinha, procedimento que não produzia resultados satisfatórios na progressão intelectual do militar. Era uma escolha pessoal acompanhar ou não a evolução das ciências aplicadas à marinha de guerra, sem que nenhum regulamento dirigisse ou estimulasse o oficial a dedicar parte do seu tempo ao estudo dos aperfeiçoamentos que ocorriam naquele momento.

> *Compreende-se como pode facilmente a administração ser burlada com esta norma de liberdade, porque raros são os que têm a consistência de procurar eliminar a feição acadêmica do seu preparo, e muitos sentindo as dificuldades das primeiras investidas, abandonam a luta, deixando levar-se pelo tempo, que lhes dá alguma experiência, que é muito, mas não é tudo.*[56]

A maior parte dos jovens oficiais tinha uma grande oferta de cabedal científico, às vezes desnecessário ao ofício prático de sua carreira, e que a dificuldade dos primeiros postos provinham justamente das grandes exigências dos longos cursos teóricos a que eram submetidos na Escola Naval. Ou seja, a academia naval era extremamente científica, com sacrifício do desenvolvimento prático do ensino básico de um oficial de marinha daquele período.

Para desempenhar com merecida vantagem intelectual e conseqüentemente um maior proveito público a sua missão social como membros de uma classe a cuja guarda se acham confiados grandes interesses nacionais, os oficiais da marinha não devem se resumir à física, navegação, mecânica e armamento. É necessário que conheçam as leis e as instituições nacionais, os fenômenos da vida social, a textura das relações jurídicas, ou seja, o direito no

---

[56] BURLAMAQUI, Armando. O preparo do novo pessoal de uma marinha moderna. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 3, setembro de 1904, ano XXIV, p. 476.

que tiver de mais essencial e mais de perto interessar a sua posição no seio da sociedade em que tem de desenvolver sua atividade. O conhecimento do direito e de seus elementos fundamentais é, nas sociedades democráticas, uma necessidade de primeira ordem.

> *Em marinha moderna, várias são as correntes de opiniões com respeito ao preparo do oficial de marinha. Referindo-nos somente a este e ao engenheiro naval, idéias há que a arte náutica e a prática da guerra devam ser completamente divorciadas da engenharia marítima. Outras propendem a fazer do oficial de navio um enciclopédico e como tal – engenheiro, nas múltiplas especialidades do gênio marítimo, de que cada um só constitue cabedal científico. Há por fim quem pense que o oficial de marinha deve chamar a si – o conhecimento de qualquer especialidade, de que monopolisa e se ufana o engenheiro, competindo àquele acumular os dois papéis.*[57]

Diante do aumento das necessidades de conhecimento teórico infligidas pelo desenvolvimento tecnológico na primeira década do século XX, a Marinha brasileira resolveu ampliar e melhorar os treinamentos profissionais de seus oficiais, particularmente no tocante aos fundamentos da Estratégia Naval. Esse pensamento sofreu bastante resistência dos oficiais mais antigos, formados na Marinha veleira, pois acreditavam que a experiência no mar e os exercícios da esquadra fossem suficientes para preparar os futuros chefes navais. Entretanto, a influência das teorias de Alfred Mahan, a criação da *Royal Navy War College*, em 1906, e o intercâmbio intelectual entre a oficialidade brasileira e inglesa em virtude da aquisição dos novos navios em 1910 provocaram o aumento do número de simpatizantes do ensino teórico na Marinha.

Como resultado dessas necessidades, em 1911, foi autorizado o Curso Superior da Marinha, mas seus primeiros cursos normais não tiveram início senão em 1914, quando a Marinha já estava novamente sob o comando do Almirante Alexandrino como Ministro. Nesse mesmo ano foi criada a Escola Naval de Guerra, atual Escola de Guerra Naval (EGN), substituindo o Curso Superior da Marinha. A partir de então, a Escola Naval de Guerra passou a preparar os oficiais mais graduados da Marinha para as funções de Comando, de Estado-Maior e de Direção de Serviços. Em contrapartida, em 1904, já havia sido criada a *Escuela Superior para Oficiales de la Armada*, que tinha como objetivo ampliar a instrução geral dos oficiais nas áreas de artilharia, torpedos e as condições que afetam estas armas para emprega-las em qualquer comissão de guerra.

---

[57] THOMPSON, Arthur. Teoria do Navio. *In: Revista Marítima Brasileira*, Ano XXVII, nº 1, agosto de 1907, p. 33

Com relação à preparação do pessoal subalterno, a carência de preparo era ainda maior. Era comum observar que justamente nas ocasiões de aumento da demanda de exercícios técnicos, não havia um praça subalterno auxiliando os oficiais por carência completa de conhecimentos atinentes a qualquer das armas em uso na marinha. As aptidões desses praças subalternos restringiam-se à arte do marinheiro e seu melhor emprego na manobra com escaleres, amarras e objetos similares.

O Brasil, apesar de possuir extenso litoral e de grande parte da população estar concentrado nele, foi perdendo progressivamente a herança de pendor marítimo deixado pelos portugueses. A política externa do Barão do Rio Branco, mesmo antes de 1902, estava concentrada na expansão territorial, deixando de criar maneiras de perpetuar a vocação de maritimidade no povo. Ora, assim sendo, não se pode esperar que o desenvolvimento da marinha de guerra seja conseqüência de uma expansão marítima, conseqüentemente a maioria do pessoal que guarnecia os navios de guerra indispensáveis para a defesa da costa era recrutado em terra e não nas comunidades marítimas.

Nesse período, a construção naval foi se tornando crescentemente complexa: cascos de ferro ou de aço, dotados de numerosas canalizações de vapor, de água doce, de água salgada, de ar-comprimido, fiação elétrica, máquinas alternativas e turbinas a vapor, destiladores de água do mar, máquinas frigoríficas, entre outros. Essa nova condição passou a exigir tripulações com conhecimentos técnicos cada vez mais requintados, e, portanto de formação demorada e complexa.

> *Assunto da mais complexa feição, o preparo do moderno pessoal de uma marinha de guerra exige cuidados e atenções que absorvem, neste momento, todas as preocupações dos mais eminentes diretores da política naval dos grandes centros preponderantes do mundo naval.*[58]

Na época da Marinha Imperial, com navios à vela, o preparo dos marinheiros se processava a bordo dos navios, no serviço diário, juntamente com o pessoal experiente. A partir da mudança para a Marinha mecanizada, de propulsão a vapor, foi necessário dar-lhes uma instrução básica, seguida de instrução especializada e, posteriormente, de cursos de reciclagem, ministrados em escolas dotadas de instrutores e de acessórios de ensino apropriados.

Durante a Guerra Russo-japonesa, muitos observadores navais de diversos países embarcaram nos navios tanto da esquadra russa quanto na japonesa. A Argentina enviou à

---

[58] BURLAMAQUI, Armando. O preparo do novo pessoal de uma marinha moderna. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 3, ano XXIV, setembro de 1904, p. 473.

Rússia o *Capitán de Fragata* D. José M. Moneta e o *Capitán de Navio* D. Manuel Domecq García ao Japão. De forma semelhante, o Brasil enviou o Capitão-de-Corveta Antônio Júlio de Oliveira Sampaio como observador nos navios japoneses, no entanto, não há registros de que houvesse outro observador brasileiro embarcado na esquadra russa. Tanto o brasileiro quanto os argentinos produziram interessantes e completos informes que contribuíram para o ensinamento que passaram a ser aplicados nas operações das Forças Navais.

Uma Marinha que se faça presente em todo o território nacional e que se identifique como o povo brasileiro ajuda a garantir a unidade, a coesão e a disciplina de que não se pode prescindir para enfrentar a complexa relação entre estados-nação, tanto na arena internacional quanto na regional.

> *Não é, porém, o problema do material flutuante o que mais preocupa a atual administração. Nas condições da nossa marinha nenhum outro se avantaja ao do pessoal, sob o seu duplo aspecto de numero e qualidade. Assegurar o preenchimento normal dos claros do Corpo de Marinheiros e elevar o nível profissional da nossa marinha, tal a tarefa que prende a vossa esclarecida atenção.*[59]

Em 1910, dois grupos de jovens oficiais argentinos incorporaram-se às Frotas do Atlântico e do Pacífico dos Estados Unidos para adquirirem conhecimentos práticos a bordo. Este vínculo profissional tendeu pesadamente para a aquisição dos dois encouraçados tipo ARA *Rivadavia*, construídos por estaleiros norte-americanos, e foi o início de uma comunhão doutrinária de extrema importância para a Frota Oceânica Argentina, pois garantiu o conhecimento técnico necessário para a manipulação dos novos meios que se incorporavam.

> *O governo argentino obteve do governo dos Estados Unidos o embarque de vinte officiaes de differentes classes nos navios da esquadra em actividade, sendo dez para a divisão naval do Atlantico e dez para a do Pacifico com uma permanencia de seis mezes para cada grupo.*[60]

As Forças Navais argentinas continuaram seu desenvolvimento, consolidando com trabalho e esforço o grande salto tecnológico produzido nos finais do século XIX. A Marinha, que havia começado a apresentar traços de profissionalismo, no sentido científico da palavra, com a incorporação de novas técnicas e material de combate, atingiu um grau de força desejado. Com as centrais de tiro e as torres encouraçadas, obteve a base dos altos

---

[59] Relatório do Ministro Almirante Alexandrino Faria de Alencar ao Presidente do Brasil, Adatado de abril de 1907, p. 6.

[60] BRASIL. Noticiário Marítimo. In: Revista Marítima Brasileira, Ano XXX, nº 2, agosto de 1910, pp. 427-28.

conhecimentos técnicos e o saber de sólidas disciplinas científicas, elementos indispensáveis para não fracassar na ação.

2.2 ATIVIDADES E EXERCÍCIOS

As manobras são exercícios navais que devem ser programadas para atingir o maior número de objetivos possíveis ao menor custo possível. Desde o adestramento da própria tripulação até a manutenção e o bom funcionamento dos equipamentos de bordo, além das instruções para aprendizes, guardas-marinha e alunos de cursos em andamento das diversas especialidades, principalmente na área de armamentos e máquinas. Essas instruções executadas por uma esquadra chamavam a atenção da população para os deveres de uma esquadra em exercícios no sentido do preparo para a guerra, principal preocupação e grande condição de existência das corporações militares.

As grandes manobras navais foram instituídas pela marinha inglesa em 1885, por ocasião do "Incidente Pendjeh"[61], entre a Rússia e a Inglaterra. Daí em diante, essas manobras se sucederam anualmente, não só na Inglaterra, como foram executadas por outras potências navais. Assim, por meio de grandes manobras navais as nações foram pouco a pouco resolvendo problemas táticos, retificando as deficiências estratégicas e corrigindo os erros e defeitos. Com isso, as esquadras passaram a sofrer um progressivo desenvolvimento, contribuindo para a consolidação de uma experiência marinheira no acerto das pontarias, na agilidade dos movimentos e, talvez o mais importante, afugentando a apatia, o marasmo e a descrença de resultados das guarnições dos navios. Por isso, uma esquadra cujos navios apresentassem uma boa evolução, provavelmente também estava apta a servir de instrumento eficaz na guerra.

No último decênio do século XIX, a Esquadra argentina intensificou seu adestramento operativo no mar, como conseqüência da situação internacional que o país atravessava com seus problemas limítrofes. Em 1899, decidiu-se realizar no mar diversas evoluções em formações cerradas e em altas velocidades destinadas a resolver problemas de tática naval. Assim, a implementação de programas de instrução de pessoal e a execução de evoluções táticas permitiriam a familiarização dos comandantes e oficiais na utilização desses meios adquiridos em virtude das tensões com o Chile. Dentro do contexto sul-americano, a Esquadra da Argentina tornou-se respeitável, tanto pela qualidade de seus navios, quanto pelo

---

[61] Em 1879, os russos iniciaram a construção da ferrovia transcaspiana a partir da costa do Mar Cáspio com o objetivo de garantir um caminho rápido até a fronteira com o Afeganistão, e conseqüentemente um maior controle da região. Em 1885, houve uma crise entre os ingleses e russos, quando estes anexaram o oásis Pendjeh, ao sul de Merv, um território do Afeganistão moderno. Esse incidente quase levou a Inglaterra e Rússia à guerra.

nível alcançado pelas suas tripulações. Assim, era imprescindível comprovar o nível do adestramento conseguido por meio da prática militar-naval em voga naquele momento, realizando grandes manobras anuais, nas quais se cumpriam diversos exercícios táticos e onde não faltava o treino do tiro de combate de todos os calibres.

De forma paralela e complementar, ao término dessas manobras, ou em datas relacionadas a certas efemérides navais, começou-se a também a exibir a Esquadra diante das autoridades nacionais e da população mediante às "Revistas Navais". Mais do que um simples desfile de navios, eram uma mostra aberta da capacidade de suas armas e do nível de adestramento alcançado.

Quando terminou a Revolta da Armada, estando a Força Naval brasileira praticamente destruída, o Governo brasileiro sentiu a necessidade de reconstruí-la. Assim, encomendou ao estaleiro *Forges et Chantiers*, em Toulon, dois navios que seriam as novas armas combate da Marinha do Brasil, os Cruzadores *Deodoro*, incorporado em 1898, e *Floriano*, incorporado em 1900.

Em 19 de outubro de 1900, zarpou, do porto do Rio de Janeiro para o de Buenos Aires, uma divisão composta do Couraçado *Riachuelo* e dos Cruzadores *Barroso* e *Tamoio* sob as ordens do então, Capitão-de-Mar-e-Guerra Alexandrino de Alencar. Essa divisão recebeu o especial encargo de conduzir até Buenos Aires o Presidente Campos Salles, que foi retribuir a visita feita ao Brasil pelo General Julio Roca. Essas ações simbolizavam a tendência de franca aproximação entre Brasil e Argentina.

A primeira comissão do *Floriano* foi uma viagem, em 1901, por vários portos europeus a fim de retribuir visita feita ao Brasil por várias esquadras estrangeiras, quando da posse do Presidente Campos Salles. No decorrer da comissão, o Imperador prussiano Guilherme II, enviou um telegrama ao presidente agradecendo a visita do navio brasileiro, e elogiando seu comandante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Huet Bacellar pelo excelente estado das instalações do cruzador e a disciplina exemplar que era mantida entre a guarnição.

> *El arte y la ciência de la guerra naval sólo pueden aprenderse mediante continuas operaciones de adestramiento en el mar y con un estudio profundo sobre los principios de la guerra. Las maniobras de la flota y la táctica de los buques son esenciales para el logro de este objetivo, y pueden acrecentarse a través de los juegos de la guerra.*[62]

---

[62] HATTENFDORF, John. Tecnología y Estrategia. In: SIMPSON, B. Mitchell. *Guerra, Estrategia y Poder Maritimo*. 2ª edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1986, p. 158.

Em 1902, por ocasião da chamada “Revolução Acreana” (na qual brasileiros residentes no território boliviano que mais tarde veio a constituir o Território do Acre, apoiados pelo governo do Estado do Amazonas, rebelaram-se contra as autoridades bolivianas, que contavam com o beneplácito do Governo federal brasileiro), foi criada a divisão naval do norte para auxiliar a ocupação militar do território do Acre. Essa divisão era composta dos Couraçado *Floriano*, Cruzador *Tupi*, Caça-torpedeiras *Gustavo Sampaio* e da Flotilha do Amazonas e teve como primeiro comandante o Almirante Alexandrino, tendo sido o porto de Manaus servido de base de estacionamento dos navios. Essas unidades da Marinha de Guerra foram mandadas até o Alto Amazonas para uma eventual intervenção na luta ali travada. Mas entendimentos diplomáticos a seguir procedidos forneceram os suporte internacional para garantir as ações do governo brasileiro, que, pelo Tratado de Petrópolis de 1903, conseguiu comprar o território do atual estado do Acre.

No dia 30 de março de 1906, uma divisão da esquadra brasileira composta pelo Encouraçado *Riachuelo*, Cruzador *Barroso* e Cruzador-torpedeiro *Tamoio* partiu do Rio de Janeiro com destino à *Hampton Road*, nos Estados Unidos, onde foi representar o Brasil na grande parada naval comemorativa do estabelecimento dos primeiros colonos naquele país. Nessa mesma ocasião, uma segunda divisão composta pelos Navios-escola *Benjamin Constant*, *Tamandaré* e *Primeiro de Março* também iniciava seus movimentos pela Baía de Guanabara, juntamente com uma outra divisão composta pelos Encouraçados *Deodoro* e *Floriano*, Cruzador-torpedeiro *Tupi* e pelas Torpedeiras *Gustavo Sampaio* e *Pedro Ivo*. Assim, naquele momento estavam em movimento pelas águas da Guanabara, nada menos, que onze navios, um espetáculo que causou um entusiasmo generalizado entre os que assistiam, inclusive o Presidente da República.

2.3 MEIOS NAVAIS E SUAS BASES

Não muito diferente do que é ainda hoje, no início do século XX os conceitos sobre a organização dos meios flutuantes estava usualmente estabelecido que uma Frota de navios deveria constar de pelo menos duas esquadras, que por sua vez possuiria duas divisões, e esta três navios. Já uma Flotilha, ainda hoje é conceituada como uma divisão de navios de pequeno porte destinada ao serviço fluvial. Faziam, e ainda fazem, parte do comboio das esquadras para os exercícios e nas bases de operações, em caso de guerra, os navios com atividades específicas, mas sem valor de força, como os navios-hospitais, navios-oficinas e os navios-carvoeiros, específicos daquele momento. Os navios de guerra eram classificados segundo seu deslocamento, poder ofensivo e defensivo. Coerentemente, as classificações dos navios por

categoria deveriam ser universais, no entanto, essa uniformidade deixa de ocorrer diante das idéias de valor material ou moral de cada país. Além disso, a construção naval no início do século XX foi marcada pela luta interminável do canhão contra a couraça, do ataque e a defesa. A introdução na arte naval das novidades, que apareciam dia a dia na arte da guerra, trouxe como conseqüência, rápidas modificações que tornava muito difícil elaborar uma classificação descritiva dos navios daquele momento, ou mesmo um estudo comparativo entre marinhas. Assim, em 1902 as classificações mais usuais dos navios de guerra eram as seguintes: Couraçado de 1ª Classe, Couraçado de 2º Classe, Couraçado Guarda-costas, Monitores de Rio, Cruzadores-Couraçados, Cruzadores-Protegidos, Cruzadores-Auxiliares e o Torpedeiro.

Os Encouraçados de Esquadra, ou simplesmente couraçados, de primeira classe deslocavam mais de dez mil toneladas, possuíam sua defesa de casco baseada em um encouraçamento longitudinal e transversal, tendo mais de cem metros de comprimento. A velocidade era, em média, de 18 nós, e o armamento composto de canhões de 343mm, 305mm e 150mm. Já os de segunda classe tinham menos de 10.000 toneladas, possuíam um encouraçamento de 300mm de espessura[63], e o armamento era tão poderoso quanto os de primeira classe, porém em menor quantidade. Os Couraçados guarda-costas deslocavam em média cinco mil toneladas, em virtude de possuírem couraça e armamentos inferiores aos anteriores. No entanto, sua grande vantagem era o pequeno calado, o que lhes permitiam maior aproximação da costa, servindo de auxiliares das fortificações de terra. A Marinha brasileira possuía o *Deodoro* e o *Floriano*, mas que pelo seu obsoletismo não serviam de referência para esse tipo de navio. A essa classe seguiam-se os Monitores de Rio, que eram construídos e armados com pequenas canhoneiras para a aplicação exclusiva no serviço fluvial.

No grupo dos cruzadores havia os Cruzadores-couraçados, Cruzadores-protegidos e os Cruzadores-auxiliares. Os primeiros primavam pelo uso da couraça e do canhão, no entanto essas não eram suas principais características e sim a velocidade. Os Cruzadores-couraçados remontam de 1870, aparecendo em várias marinhas como uma unidade mais poderosa que os cruzadores-protegidos, mas inferior aos Couraçados, caracterizando-se como um meio termo entre os dois. Estes, também conhecidos como cruzadores de segunda classe em algumas marinhas, no Brasil havia o *Barroso*. O terceiro tipo, os cruzadores-auxiliares, deslocavam

[63] Couraça Harvey.

menos de três mil toneladas e suas funções se resumiam em exploração e repetições de sinais entre os navios das esquadras.

Havia ainda, o grupo dos torpedeiros que englobava o *destroyer*, a caça-torpedeira, a torpedeira de alto mar, entre outros. O poder ofensivo desses tipos de navio residia no torpedo, ou seja, seu poder não era medido pela força, mas pela surpresa do ataque. Esses navios eram dotados de grande velocidade e enorme manobrabilidade a fim de atingir seu inimigo, principalmente os encouraçados. Os cruzadores-torpedeiros eram o meio termo entre os cruzadores e as torpedeiras, possuindo algumas qualidades daqueles, usavam torpedos como essas e ainda caçavam as torpedeiras inimigas com maior vantagem que os caça-torpedeiras. A ameaça ao tipo encouraçado data de 1875, quando o primeiro navio de superfície especialmente projetado para ataque torpédico foi incorporado à marinha britânica. Entretanto, o "torpedeiro", como era chamado, foi enfrentado pelo desenvolvimento da artilharia de "fogo rápido", que passou a fazer parte do armamento secundário do próprio encouraçado, e constituiu-se no armamento principal de um novo tipo de navio destinado à defesa do encouraçado, o *torpedo boat destroyer*, posteriormente chamado simplesmente de *destroyer*, sendo denominado no Brasil como contratorpedeiro.

Em 1902, o Brasil possuía 4 couraçados: *Riachuelo*, *Aquidaban*, *Deodoro* e *Floriano*, sendo que estes 2 últimos são guarda-costas. O *Riachuelo*, com quase 20 anos de serviço, já era considerado ultrapassado. A sua couraça, do tipo *Compound*[64], era perfurável por artilharia de calibre médio, o seu armamento principal de 240mm ainda não possuía mecanismo de tiro rápido, aumentando significativamente o intervalo entre os disparos e sua velocidade era de 8 nós. O *Aquidaban* possuía as mesmas características do *Riachuelo*, levando certa vantagem na velocidade de nove nós e nos canhões que foram substituídos por modelos mais aperfeiçoados. O *Deodoro* e o *Floriano* eram guarda-costas, ou seja, não dispunham de raio de ação, o que os impossibilitavam de acompanhar a esquadra, mantendo-se na função de defesa da costa.

O Brasil também possuía cinco cruzadores: *Barroso*, *Republica*, *Tiradentes*, *Benjamin Constant* e *Tamandaré*. O *Barroso* era um cruzador-protegido de 3.400t., com menos de dez anos de serviço, possuía boa artilharia de 152mm e desenvolvia 20 nós de velocidade, servindo para avisar, reconhecer, vigiar e aprisionar mercantes, menos para o combate. O *República* era um pequeno cruzador de 1.200t. que já tinha dez anos, desenvolvia

[64] Naquele momento já havia navios bem mais modernos com couraças mais resistentes a exemplo das do tipo *Harvey* e a *Krupp*, as quais foram usadas na maioria dos navios que participaram da Guerra Russo-japonesa em 1904-05.

16 nós, possuía canhões de 120mm e também era utilizado nas mesmas funções do *Barroso*, desde que distante do alcance do inimigo. O *Tiradentes* era um cruzador modesto de 705t., que possuía uma artilharia de 120mm, apropriado para defesa fluvial, porém inofensivo no mar. O *Benjamin Constant*, além de cruzador também era navio-escola, mais este do que aquele, visto que desde sua incorporação foi sua atividade principal. Já o *Tamandaré* era um cruzador de 4.500t., construído no Brasil em 1890, com canhões de 150mm alcançava 17 nós.

Na Argentina, a situação da Esquadra não era muito diferente, mas um pouco melhor. Nos últimos anos do século XIX caracterizava-se, principalmente, por um conjunto de unidades heterogêneas. Em 1902, os principais meios combativos de alto-mar da Marinha argentina estavam organizados da seguinte forma: Primeira Divisão composta pelos Couraçados *San Martin*, *Belgrano* e *Garibaldi*, pelo Transporte *Chaco* e pelos Avisos *Tehuelche* e *Fueguino*, Segunda Divisão composta pelos Cruzadores *Buenos Aires*, *Nueve de Julio*, *Veinte e Cinco de Mayo* e *Pátria*, pelo Transporte *Pampa* e pelos Avisos *Gaviota* e *Pampero*, Terceira Divisão composta pelos Couraçados *Independência*, *Almirante Brown* e *Libertad*, pelo Cruzador *Patagônia*, Transporte *Guardia Nacional* e pelos Avisos *Bahia Blanca* e *Golondrina.*

Havia, ainda, os elementos voltados para a defesa do Rio da Prata. A Primeira Divisão de defesa era composta pela Fragata *Presidente Sarmiento*, Couraçados *El Plata* e *Los Andes*, Canhoneira *Uruguay*, Transporte *Santa Cruz* e Avisos *Vigilante* e *Resguardo*. A Segunda Divisão, pelo Torpedeiro *Espora*, Destroyers *Misiones*, *Corrientes* e *Entre Rios*, Torpedeiras de Mar *Comodoro Muratori* e *Comodoro Py* e Transporte *Primeiro de Mayo*. A Terceira Divisão, pelas Torpedeiras de primeira classe *Buchardo*, *Pinedo*, *King*, *Bathurst*, *Jorge* e *Torne*, e pelo Transporte *Ushuaia.* Além dessas três divisões, ainda havia a Defesa Fixa Submarina composta pelos submersíveis *Republica* e *Fulton*, Torpedeiras nº 1 e 2 e embarcações para estabelecer linhas de minas.

Em 1902, Argentina e Chile, já haviam incorporado algumas unidades navais, mas quando ambas as nações firmaram os *Pactos de Mayo*, nos quais se incluía um tratado de limitação de armamentos e discreta equivalência de esquadras, alguns atos foram necessários para se adequarem ao acordo. Argentina vendeu dois cruzadores-encouraçados que estavam em construção na Itália por meio da *Comisión Naval Argentina en Europa*, chefiada pelo *Capitán de Navio* D. Manuel Domecq Gracía, ao Japão, que imediatamente os empregou na guerra contra a Rússia, nos episódios de Porto Arthur e Tsushima. Enquanto que o Chile também procedeu a venda de outras duas embarcações em construção à Inglaterra. Nesse ano, Argentina tinha um poderio naval realmente importante no contexto sul-americano. Nesse

mesmo período, antes de iniciar a concorrência naval e o duelo diplomático entre a Argentina e o Brasil, a situação relativa das respectivas forças navais da Argentina, Brasil, que não era tão moderna como a de outros países, e Chile era a seguinte:

TABELA 2
COMPOSIÇÃO DAS FORÇAS NAVAIS DO CONE SUL EM 1904

PAÍS	QUANTIDADE	TONELAGEM	CANHÕES	TUBOS DE TORPEDOS	TRIPULAÇÃO
Argentina	48	87.731	406	85	6.000
Brasil	49	82.140	421	66	8.000
Chile	31	41.770	324	67	4.200

Fonte: ETCHEPAREBORDA, Roberto. *Zeballos y la Política Exterior Argentina*. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1982, p. 42.

No início do século XX, os navios de guerra brasileiros, em sua maioria antiquados e estragados pela má conservação, não estavam em condições de garantir ao país uma posição entre as potências marítimas, aspiração que poderia se justificar pelo fato do país possuir um litoral de mais de 7.400km de extensão para defender, além dos rios que formam as suas fronteiras fluviais. As potências navais adotavam um processo que consistia na reforma dos seus navios paralelamente às construções de novas unidades bem mais poderosas, contendo os resultados da constante evolução da ciência da guerra, e o Brasil conservava-se inativo, permitindo-se observar esse evoluir sem tomar suas próprias iniciativas, sem que ações governamentais se fizessem sentir para tirar a marinha da estagnação em que se encontrava.

> *A triste condição em que se encontram os nossos vasos de guerra muitas vezes nos fez chamar a attenção do governo para os navios que se preparavam para a expedição à América do Norte.* [...] *Dizem notícias chegadas do Recife que a viagem da primeira divisão naval*[65] *entre o nosso porto e aquelle foi um verdadeiro desastre, sob todos os pontos de vista*.[66]

A preocupação sentida pelo Almirante Júlio de Noronha, ministro que assumira a direção da Marinha em 1902, fê-lo empregar todos os esforços para implementar um Programa Naval condizente com a política determinada. Na época, imperava, no pensamento bélico-marítimo, doutrina estabelecida e difundida pelo norte-americano Alfred Mahan. Esta, baseada no estudo da história das guerras no mar, preconizava a idéia, aceita pelas principais potências mundiais, de que as forças navais de um país deveriam ser representadas por uma

[65] Composta pelo Encouraçado *Riachuelo*, Cruzador-torpedeiro *Tamoio* e Cruzador *Barroso*.
[66] Periódico "O Seculo", de 20 de abril de 1907.

esquadra capaz de, atuando reunida, disputar a batalha decisiva pelo domínio do mar e definir o fim da contenda.

Assim, uma proposta foi apresentada ao Congresso Nacional pelo Deputado Laurindo Pitta e previa a aquisição dos seguintes navios: três encouraçados de 12.500 a 13.000 toneladas, armados com doze canhões de 254 mm, três cruzadores com deslocamento entre 9.200 e 9700 toneladas, seis contratorpedeiros de 430 toneladas, seis torpedeiros de 130 toneladas, seis torpedeiros de 50 toneladas e três submarinos. O projeto foi aprovado pelo Congresso e sancionado pelo Presidente em 14 de dezembro de 1904. Em contrapartida, depois dos *Pactos de Mayo*, de 1902, que continha um acordo de limitação de armamentos navais, grande parte da Marinha argentina passou para a reserva

Os projetos brasileiros foram encomendados ao estaleiro Armstrong em 20 de maio de 1905. A construção mal havia começado quando o encouraçado *H.M.S. Dreadnought* iniciou suas provas de mar em 3 de outubro de 1906. Com seus dez canhões de 305mm, o encouraçado britânico fez com que os projetos dos navios brasileiros se tornassem obsoletos antes mesmo de serem completados. O ministro Almirante Júlio de Noronha considerava o projeto original por ele aprovado melhor que o *Dreadnought*, e provavelmente não o alteraria. Contudo, o ministro da marinha brasileira foi substituído quando da eleição do no presidente Afonso Augusto Moreira Pena. O impacto provocado pelo surgimento desse novo navio de combate revolucionou a engenharia naval, vulgarizando o seu nome para a classe dos navios que possuíam suas características inovadoras.

Os aspectos que mais impressionaram no navio classificado como *dreadnought* foram a uniformidade do calibre dos seus canhões,que constituíam o armamento principal, a ausência de armamento secundário e a grande velocidade. Não se podia dizer que essas características separadas eram uma inovação ou extraordinário progresso de seus predecessores imediatos. No entanto, consideradas conjuntamente, elas representavam qualidades ofensivas, defensivas, táticas e estratégicas, reunidas com critério, eficiência e uniformidade até aquele momento.

Além do surgimento do *Dreadnought*, outros fatores foram determinantes para que o novo ministro da Marinha, Almirante Alexandrino, não economizasse esforços para que um novo Programa de Reaparelhamento Naval fosse aprovado pelo governo. Logo, em 1906, o Brasil já se preparava para encomendar os seus próprios *dreadnoughts*. O Programa Naval aprovado pelo Congresso, em 1906, autorizou a construção de três encouraçados de 19.000 toneladas, três cruzadores encouraçados, dois cruzadores exploradores, dez *destroyers* e cinco submarinos. Os dois primeiros encouraçados brasileiros, batizados de *Minas Gerais* e *São*

Paulo, foram lançados ao mar em 1907, na Inglaterra. Dispunham de doze canhões de 305mm e deslocavam quase 20.000 toneladas. Durante poucos anos os navios foram o orgulho do Brasil, e constituíram uma das forças de batalha mais poderosas do mundo. No entanto, à vista da rápida evolução do material naval, quanto às dimensões, proteção e armamento, orientada no sentido do gigantismo, o Ministro Alexandrino, já próximo de findar de sua gestão, contratou o terceiro encouraçado do Programa Naval de 1906 com os estaleiros Armstrong, na Inglaterra. Originalmente, este encouraçado, batizado de *Rio de Janeiro*, teria um deslocamento de 31.000 toneladas e doze canhões de 355mm, artilharia ainda inédita na Marinha britânica. Porém, o ministro da marinha que se seguiu, o Almirante Joaquim Marques Baptista de Leão, que preocupado com a padronização da artilharia da futura força de encouraçados, autorizou a alteração das especificações contratadas, passando a dotar o *Rio de Janeiro* com quatorze canhões de 305mm, mesma artilharia dos dois encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*. Essa quantidade de canhões de grosso calibre ainda não tinha sido introduzida em nenhum navio dessa classe, tornando-o uma impressionante embarcação de combate.

Na Argentina, surgiram as reações aos planos brasileiros no campo naval. Como efeito da aprovação do Programa brasileiro de 1904, houve a aprovação da Lei nº 4.586, de 1905, sobre a renovação do armamento naval argentino, porém de pouco efeito prático. Somente em 1908, o Congresso argentino sancionou a Lei nº 6.283 de reforço do Poder Naval. Foram enviadas propostas para estaleiros nos Estados Unidos e na Inglaterra.

O aparelhamento marítimo da Argentina continuava pela Lei do Congresso nº 8.868, de 31 de janeiro de 1912, a qual concedeu à empresa Vickers Sons Limited, o direito de organizar estaleiros e diques capazes de construir grandes navios na região de Rio-Santiago. O governo argentino auxiliaria a empresa subscrevendo metade do capital pré-fixado, ou seja, 2.500.000 pesos. Nesse mesmo ano o Governo argentino confirmou a construção de dois encouraçados nos Estados Unidos, desistindo de um terceiro, visto que o Brasil já havia desistido também do seu terceiro encouraçado.

Os primeiros anos do século XX, que antecederam a Primeira Guerra Mundial, foram caracterizados por uma conjuntura de competição armamentista, cuja disputa pela hegemonia no campo naval apresentou condições críticas que fugiam aos poderes das chancelarias. Em 1913, o Governo do Brasil pôs o *Rio de Janeiro* à venda, cuja compra foi efetuada inicialmente pelos turcos, mas que não efetivaram o seu recebimento em virtude dos interesses políticos britânicos. Estes incorporaram o poderoso *dreadnought* a sua Armada com o nome de *Azincourt*.A evolução tecnológica desses meios se dava com extrema rapidez e

poucos anos, a partir de 1915, a Argentina já dispunha de dois encouraçados de quase 30.000 toneladas.

TABELA 3
AQUISIÇÕES DO BRASIL PELO PROGRAMA NAVAL DE 1906

NAVIO	ANO	TONELAGEM	ORIGEM
Encouraçado *Minas Gerais*	1908	19.280 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Pará*	1908	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Amazonas*	1908	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Piauí*	1908	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*	1908	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Paraíba*	1908	560 TON	Inglaterra
Cruzador *Bahia*	1909	3.150 TON	Inglaterra
Cruzador *Rio Grande do Sul*	1909	3.150 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Alagoas*	1909	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Paraná*	1909	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Santa Catarina*	1909	560 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Mato Grosso*	1909	560 TON	Inglaterra
Encouraçado *São Paulo*	1910	19.280 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Sergipe*	1910	560 TON	Inglaterra

FONTE: CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa – organização e administração do Ministério da Marinha na República.* Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público – Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, pp. 294-95.

TABELA 4
AQUISIÇÕES NAVAIS DA ARGENTINA APÓS ACORDO COM O BRASIL

NAVIO	ANO	TONELAGEM	ORIGEM
Canhoneira *Paraná*	1909	1054 TON	Inglaterra
Canhoneira *Rosário*	1909	1054 TON	Inglaterra
Contratorpedeiro *Córdoba*	1912	1000 TON	Alemanha
Contratorpedeiro *La Plata*	1912	1000 TON	Alemanha
Contratorpedeiro *Catamarca*	1912	997 TON	Alemanha
Contratorpedeiro *Jujuy*	1912	997 TON	Alemanha
Balizador *Mackinlay*	1914	783 TON[67]	Holanda
Encouraçado *Rivadavia*	1914	27720 TON	Estados Unidos
Encouraçado *Moreno*	1915	27720 TON	Estados Unidos

FONTE: ARGENTINA, Secretaria Geral Naval de la Armada Argentina. Op. Cit., p. 149.

Para cada país, cada solução trouxe um aspecto evolutivo no *dreadnought*, como não foi diferente no Brasil e Argentina. Cada solução é sempre considerada pelos respectivos Almirantados de acordo com a conveniência militar e financeira de cada país. O fator principal que governa um programa naval é o dinheiro, e a responsabilidade de cada governo para com sua sociedade está no melhor aproveitamento deste dinheiro. É com o estudo dos

[67] VASCONCELLOS, Genserico de. *A Argentina militar e naval.* Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, 442.

diferentes tipos, do número de navios que se é possível construir, da comparação com o poder naval de mesmo patamar financeiro, que é possível avaliar, a vantagem relativa encontrada na construção de navios de 15.000 ou 30.000 toneladas ou da adoção de canhões de 254mm ou 381mm. Para o Brasil, o estudo dos resultados práticos da manobras das principais potências navais supriu durante muitos anos a prática que faltava pela carência de navios, e cada grupo de estudo, de acordo com a nação que mais lhe agradava, encontrava nos seus estudos a solução mais adequada para o problema proposto.

CAPÍTULO III

A FORMULAÇÃO ESTRATÉGICA DO PROGRAMA NAVAL DE 1906

A partir da metade do século XIX, a profissionalização da pesquisa organizada em laboratórios nas universidades e a disponibilidade de pesquisadores formados permitiram o surgimento da indústria moderna, isto é, da empresa industrial onde a investigação científica e a aplicação do conhecimento científico na produção faziam parte de sua rotina de operação. Assim, nasceram as primeiras indústrias de base científica (elétrica e química), estimuladas pelos avanços da física e da química.

Foi, no entanto, somente no início do século XX, que o processo produtivo, apoiado em tecnologias modernas, desenvolvidas a partir de laboratórios e centros especializados de pesquisa, passou a predominar em todos os ramos industriais. Nessa ocasião, a industrialização já se havia difundido para além das fronteiras da Europa.

A substituição da madeira pelo ferro na construção naval, que se deu em meados do século XIX, removeu as restrições no tamanho dos navios, impostas pelo uso da madeira na construção dos cascos. Além disso, a utilização do ferro permitiu aos engenheiros navais desenvolverem projetos voltados para a couraça, artilharia e propulsão a vapor, o que acarretou tamanhos cada vez maiores para os navios que fossem dotados com a artilharia naval mais potente disponível, a couraça protetora mais grossa, e máquinas propulsoras que permitissem velocidades maiores. Até a época das experiências feitas na Inglaterra, em 1900, do tiro de artilharia de navio contra navio, se julgava, ou antes, se tinha como certo, que era mais fácil alvejar um navio que se apresentasse de través do que de proa; no entanto, o *H.M.S. Majestic* atirando contra o aposentado *H.M.S. Belleisle* provou o contrário. Da mesma forma, experiências levadas a termo em diversas marinhas nestes últimos anos têm demonstrado a inanidade de teorias bem fundadas.

> *É somente a partir dessas novas e exasperadas exigências políticas que os efeitos da grandiosa revolução industrial cederão diante de exigências militares, inovando a tecnologia dos dispositivos de disparo (especialmente nos fuzis) e do armamento naval quanto à velocidade dos movimentos e (com maior relevo) à blindagem dos cascos,*[...].[68]

[68] BONANATE, Luigi. Op. Cit., p. 37.

A Revolução Industrial, além de ter contribuído para as alterações paradigmáticas da política internacional (de essencialmente européia para tendência mundial com os fenômenos do colonialismo e do imperialismo), também dispôs aos exércitos novas armas que permitiram, e permitem até hoje, minimizar a vantagem daquele grupo que por acaso venha a possuir um número maior de combatentes. Dessa forma, possibilitando a transformação periódica da teoria estratégica e da natureza da relação entre o homem e a arma. Ou seja, nesse período começou a se generalizar o conceito de que a condição para a vitória deixaria de ser a quantidade de combatentes, e passaria a depender da qualidade e potência dos armamentos, ficando o homem, conseqüentemente, com o papel de manipulador do instrumento.

O período de 1871-1914 foi de ausência de guerras entre as grandes potências européias. Essa paz relativa, contudo, foi acompanhada por um contínuo armamentismo entre as nações da Europa. O tão procurado equilíbrio do poder se dava com o aperfeiçoamento das forças militares das potências: o medo de um país adquirir mais poder de fogo sobre o outro e por isso sentir-se mais seguro para iniciar uma guerra fez com que as potências entrassem em uma desenfreada corrida armamentista, em que cada uma tentava se igualar ou superar a adversária, aumentando a tensão internacional.

Influenciado pela literatura de Alfred Thayer Mahan, o Kaiser Guilherme II ordenou ao seu Secretário Naval, Almirante Alfred von Tirpitz, que iniciasse a construção de uma frota de guerra capaz de projetar o poder da Alemanha no mundo, ampliar o seu império colonial e, em caso de um confronto, de rivalizar com a Grande Esquadra Britânica. O desafio alemão levou o governo britânico a adotar planos de reorganização e aperfeiçoamento do seu poderio naval, construindo encouraçados mais modernos e velozes.

No meio dessa competição, destacou-se o trabalho de Vittorio E. Cuniberti, Engenheiro-Chefe da Marinha Real Italiana, publicado no *All The World's Fhighting Ships* de 1903, sob o título de *An Ideal Battleship for the British Fleet*, cuja ousadia produziu uma nova concepção de um navio de combate, uma verdadeira revolução nas idéias predominantes nos círculos navais, dando incremento inaudito à engenharia naval. O Almirante John Fisher, Primeiro Lorde do Almirantado britânico desde outubro de 1904, decidiu, de forma revolucionária, modernizar a *Royal Navy*, apoiando-se na concepção de Cuniberti. Como conseqüência das ações implementadas pelo Almirante Fisher, aconteceu o batimento da quilha do protótipo batizado de *Dreadnought*, a belonave que iria, por muitos anos, emprestar seu nome à classe de navios capitais das novas esquadras.

> *Basta que por amor da verdade histórica, asseveremos mais uma feita, que foi Cuniberti o precursor incontestável do navio de batalha conhecido hoje sob a denominação genérica de – Dreadnought.*[69]

Com isso, foi lançado ao mar, em 1906, o *H.M.S. Dreadnought*, um couraçado com nada menos do que dez canhões de 305mm, e três nós mais veloz do que os melhores navios existentes até então. Logo, o entendimento geral declarava que todas as marinhas somente seriam "modernas" se tivessem couraçados tipo *Dreadnought*. O resultado concreto disso foi uma desenfreada corrida armamentista no campo naval nos primeiros anos do século XX, em que cada país queria ter uma armada maior e mais poderosa do que o outro, aumentando consideravelmente as encomendas dos estaleiros, que provavelmente foram os maiores beneficiados com enormes lucros neste período. Além de construir navios para suas próprias marinhas, as grandes potências também passaram a produzir belonaves para nações "amigas", fora da Europa. Até mesmo alguns países da América Latina também queriam ter *Dreadnoughts*, e entre esses países incluía-se o Brasil e Argentina.

Enquanto que Cuniberti projetou um deslocamento de 17.000 toneladas, no qual seriam instalados 12 canhões de 305mm em 6 torres couraçadas, dispostas de tal forma que obtivesse o máximo setor de fogo possível, os ingleses só conseguiram instalar no *Dreadnought*, com 17.900 toneladas, 10 canhões de 305mm. Em todo caso, com a construção do *Dreadnought*, firmou-se a doutrina do armamento único, tornando obsoletos os "museus" flutuantes de artilharia, como se observava nos navios anteriores, onde se contavam de cinco a seis calibres diferentes. Assim, a principal característica desse novo tipo de navio estava na sua uniformidade do calibre do armamento principal, o que permitia efeitos destruidores de muito mais intensidade do que os obtidos pelos navios construídos anteriormente.

O *H.M.S. Dreadnought* tem seu nome ligado à revolução do conceito de guerra naval. Construído no estaleiro inglês de Portsmouth, num período de pouco mais de um ano, tornou-se em 1906, o mais bem-armado e mais veloz navio de combate já construído no mundo. Na época, os encouraçados normalmente contavam com apenas quatro canhões de grande calibre e uma série de armas menores, enquanto o *Dreadnought* possuía 10 canhões de 305mm, tornando ultrapassados todos os outros encouraçados. Além disso, movido pelas novas turbinas a vapor, atingia velocidades de até 21 nós, três nós mais rápido que os navios com sistema de propulsão convencional a pistão. Ainda era superior aos seus antecessores em diversos outros aspectos como a espessura da blindagem, a quantidade de tubos de torpedos e de canhões de pequeno calibre. Portanto, o aparecimento do *H.M.S. Dreadnought* determinou o início de uma geração de novos navios de combate, que ficaram conhecidos pelo seu nome.

---

[69] TAVARES, Raul. *Teoria da guerra e operações navaes.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1919, vol. I, p. 218.

A modernização acelerada do material bélico e as transformações que a evolução tecnológica continuava a provocar nas formas e nas táticas de guerra, durante os primeiros anos do século XX, exigiam a renovação da esquadra brasileira. Porém, o Brasil não possuía indústria pesada, assim como a Argentina, por isso não apenas passaram a adquirir armamento europeu, o que já faziam, como necessitaram cada vez mais da assessoria militar das principais potências da Europa. É importante ressaltar que material bélico também era uma área econômica que refletia a competição entre Alemanha, França e Grã-Bretanha em busca de mercado consumidor, sendo Brasil, Argentina e Chile exemplos que chamavam a atenção das indústrias bélicas européias.

> *Como forma de ampliar ou conquistar o mercado para sua produção, as grandes usinas de aço, os fabricantes de material bélico e os estaleiros, tais como a Krupp, da Alemanha, Schneider-Creusot, da França, e Vickers-Armstrong, da Grã-Bretanha, além de outras, exploraram, então, as antigas rivalidades e açularam o antagonismo entre a Argentina e o Brasil, intrigando um país contra o outro e assim estimulando a corrida armamentista, quase a ponto de provocar a eclosão de uma guerra.*[70]

Como arquétipo de todos os encouraçados posteriores, o novo navio britânico possuía uma bateria principal duas vezes mais poderosa que a de qualquer outra embarcação no mundo. Durante as provas de mar, onde eram testados seus armamentos e outros equipamentos, sua planta propulsora apresentou uma performance muito superior às máquinas alternativas a vapor utilizadas em outras marinhas. O *Dreadnought* apresentava uma série de inovações que imediatamente foram imitadas pelas demais marinhas do mundo, inclusive a brasileira, caracterizando-se por ser a inovação mais conhecida e mais controvertida desse período. Diante disso, vários estrategistas navais acreditavam que as rápidas transformações tecnológicas que afetavam os navios fizeram a estratégia sair do tradicional estudo das experiências passadas e entrar no domínio das hipóteses e projeções.

O noticiário dessa corrida mundial no campo naval afetava profundamente os ânimos da opinião pública, que no Brasil apareceu como um fator de desequilíbrio na balança da política, influenciando, de certa forma, no rumo das decisões governamentais. A imprensa escrita firmou-se como o principal veículo de comunicação e de disseminação das transformações que se processavam no Brasil e no exterior. A publicação de artigos e notícias específicas sobre o universo naval informava à sociedade brasileira, principalmente a da capital, que também era a sede da Esquadra brasileira, sobre a constituição, funcionamento e

---

[70] BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. Op. Cit., p. 97.

planos futuros da Marinha de Guerra brasileira. Desde 1904, o *Jornal do Comércio* já proporcionava aos seus leitores os artigos escritos por Augusto Carlos de Souza e Silva,[71] que em 1909 acabou ganhando uma coluna própria, no referido jornal, intitulada *Assumptos Navaes*. Dessa forma, Augusto Carlos pode informar os leitores sobre as atividades da "Marinha Nacional", especialmente a chegada dos novos navios e suas repercussões na conduta da política externa brasileira, além das atividades em outras marinhas, de modo a permitir formar-se uma opinião comparativa mais apurada sobre a condição das forças navais brasileiras e de outras nações.

Influenciados pelas transformações que ocorriam no mundo naval, os debatedores brasileiros concentravam-se principalmente em torno do processo de instalação de um arsenal e um porto militar e da elaboração de um programa de constituição de uma Força Naval adequada ao país, sendo este último o assunto principal. Por certo, é impossível compreender os eventos que ocorreram nas relações entre Brasil e Argentina sem vinculá-los ao contexto mundial, no qual aconteciam situações como a competição mililar-naval entre a *Grand Fleet* inglesa e a *Hocheseeflotte* alemã, a influência das doutrinas do Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan sobre a política de expansão naval das potências européias e fora da Europa, a Revolução Industrial, a guerra Russo-japonesa, entre muitos outros fatores. Tudo isso alcançava as potências medianas sul-americanas que tentavam manter as suas marinhas próximas às necessidades mínimas mundiais. Com isso, agregou-se ainda, a competição dos estaleiros da Inglaterra (*Armstrong, Whitworth & C. Lit* e *Vickers, Sons & Maxim*), Estados Unidos (*Cyclops Steel & Iron Works-Sheffield* e *Cammell Laird & C. Litd*), Alemanha (*Fried Krupp Germaniawerfk* e *Stettiner Maschinenbau Actien Gesellschaft Vulcan Stettin*), França (*Société Anonime des Forges & Chantiers de la Mediterranéc* e *Société Anonyme dês Ateliers et Chantiers de la Loire*) e Itália (*Geo Ansaldo & C., C*) pelos contratos de construção dos navios mais modernos.[72]

Ao contrário do que possa parecer, o assunto sobre as estratégias de defesa marítima do Brasil não se restringia apenas aos militares, era intensamente debatido no Parlamento brasileiro, tanto na Câmara, quanto no Senado Federal. Em 7 de junho de 1904, o Deputado Federal Laurindo Pitta, do Rio de Janeiro, apresentou o projeto de um programa naval formulado pelo Ministro da Marinha, Almirante Júlio César de Noronha, visando ao reaparelhamento da marinha de guerra brasileira. O referido deputado deixou explícita a fonte

---

[71] Capitão-de-Corveta da Marinha brasileira.

[72] Estes foram alguns dos estaleiros que participaram da concorrência para a construção dos navios do Programa Naval de 1904, por meio do recebimento de cartas idênticas do Ministro da Marinha, Almirante Júlio de Noronha, contendo as características desses navios.

de inspiração que motivou seu apoio ao programa naval: "*Mahan, notável almirante americano, que mais profundamente iluminou a história naval.*"[73] Ele apresentou suas argumentações pautadas nos modelos de Mahan, defendeu o argumento do almirante norte-americano que afirmou como os recursos financeiros seriam os limitadores da quantidade de tonelagem total, a qual deveria ser distribuída em grandes poucos navios ou em pequenos muitos navios. O discurso do Senador Joaquim Catunda, do Ceará, expressava a necessidade do país ser dotado de um poder naval, desejando que o Brasil tivesse uma grande esquadra, "*porque pertenço ao número daqueles que estão convencidos de que a força das nações marítimas depende essencialmente do seu poder naval.*"[74] O projeto do Deputado Laurindo Pitta autorizando o Governo a substituir o material flutuante, abrindo para esse fim o crédito necessário, foi aprovado pelo Congresso e sancionado pelo Presidente Rodrigues Alves em 14 de dezembro de 1904. As condições econômicas e financeiras do Brasil não comportavam excessivos acréscimos de despesas feitas para o fortalecimento exagerado do poder militar marítimo ou terrestre brasileiro. No entanto, não se poderia deixar de se ter uma esquadra, deixando a costa e o próprio país indefeso. Para muitos parlamentares, durante as discussões sobre o Programa Naval de 1906, o que se queria era uma esquadra que desse hegemonia ao Brasil no continente, atendendo à situação geográfica e posição política brasileira.

O Almirante Julio Cesar de Noronha, ministro da Marinha, cuidou para a execução do referido programa lavrando contrato com a firma inglesa de construções navais *Armstrong, Whitworth & C.* para a construção dos navios de acordo com o seu programa. No entanto, o que parecia ser a materialização das aspirações navais brasileiras, transformou-se no alvo de críticas do Almirante Alexandrino de Alencar, que como senador pelo estado do Amazonas, apresentou no Senado, pouco tempo depois do lançamento do *H.M.S. Dreadnought*, um programa alternativo baseado em dados técnicos resultantes da impressionante evolução dos meios navais daquele período. Pois a discussão ainda continuava e estudos estavam sendo elaborados no Brasil e no exterior visando à potencialização da destruição e resistência que poderiam ser desenvolvidas pelos meios navais. Além disso, coincidentemente instalou-se a Guerra Russo-japonesa, que serviu de enorme laboratório para testar as teorias que se desenvolviam por todo o mundo. O momento histórico em questão conseguiu conciliar, além dos estudos técnico-teóricos, também matéria de ordem prática, que passaram a influenciar diretamente os debates acerca da formulação da estratégia naval brasileira.

---

[73] Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 07.06.1904.
[74] Anais do Senado Federal. Sessão de 22.11.1904.

3.1 A EXPERIÊNCIA NAVAL NA GUERRA RUSSO-JAPONESA

A Guerra Russo-japonesa, ocorrida entre 1904-05, foi um dos principais elementos precipitantes da acentuada evolução dos meios navais em todo o mundo, cujo acontecimento pode ser considerado um "divisor de águas" na tecnologia naval mundial. A observação das ações empreendidas ao longo dessa guerra trouxe confirmações práticas a vários problemas da ciência naval, que desde muitos anos só tinham podido ser estudados sob o ponto de vista das conjecturas especulativas. Ou seja, a guerra proporcionou uma soma considerável de ensinamentos práticos, sobre todos os ramos da atividade naval militar.

Verdadeiras demonstrações experimentais foram observadas e estudadas com minuciosa atenção por profissionais de todos os países, inclusive o Brasil, na figura do Adido Naval no Japão, o então Capitão-de-Corveta Antônio Júlio de Oliveira Sampaio.

> *Apresso-me em comunicar a V.Exa. as informações abaixo declaradas que me foram fornecidas colegas meus, adidos navais, com relação a alterações que se estão fazendo em navios de guerra japoneses em construção nos arsenais do Japão. Assim é que as novas construções serão isentas de torre de comando e desaparecerão as portas dos compartimentos estanques, quero dizer não mais haverá comunicações de um compartimento para outro a não ser pela parte superior do navio.*[75]

A partir das observações colhidas nessa guerra, vários governos procuraram destacar os princípios práticos sobre os quais passariam a assentar as bases da remodelação e da reorganização de suas respectivas marinhas. Os ensinamentos que se desprenderam dessa guerra repercutiram tão intensamente em todas as marinhas, que programas navais que estavam na fase final de elaboração retrocederam e foram modificados, como aconteceu na Inglaterra, na França e na Alemanha. Em decorrência, programas que estavam em pleno curso de execução foram radicalmente sustados, para serem alterados, como os dos Estados Unidos. Novos programas foram elaborados, trazendo grandes modificações nos tipos e categorias de navios, criando novas unidades, como o *Dreadnought* na Inglaterra, tipo de navio melhor adaptado aos princípios da tática e da estratégia navais.

> *Las implicancias estratégicas del* Dreadnought *fueron varias e importantes, ya que ortogó a Gran Bretaña la delantera sobre el resto de las Armadas, que vieron convertirse a sus fuerzas de acorazados en naves obsoletas, forzándolas a iniciar una carrera de armamentos desde una posición de desventaja.*[76]

---

[75] Extrato do relatório do adido naval Antonio Julio ao Ministro da Marinha Almirante Júlio César de Noronha, datado de 10 de agosto de 1905. Arquivo da Marinha, Fundo Personalidades, caixa 3, envelope 79.
[76] ARGENTINA, Secretaria Geral Naval de la Armada Argentina. Op. Cit., p. 92.

As hostilidades entre Rússia e Japão começaram sem prévia declaração de guerra. As relações diplomáticas foram rompidas no dia cinco de fevereiro de 1904, sendo que no dia seguinte a esquadra japonesa, sob o comando do Almirante Heihachiro Togo, partia da base naval de Sasebo, para um destino ignorado, acompanhando transportes carregados de tropas.

Em 9 de fevereiro, a esquadra japonesa iniciou uma série de bombardeios sobre Porto Arthur, sendo no mesmo dia emitida declaração de guerra pelos russos e no dia 10 pelos japoneses. O cerco, seguido de bombardeios a Porto Arthur, arrastou-se pelos meses seguintes. Apesar da violenta e ininterrupta forma com que era conduzido, o sítio às instalações russas progredia mais lentamente do que os japoneses desejavam. Segundo publicações especializadas do período, os russos utilizavam a maioria dos recursos que a arte militar disponibilizava naquele período, permitindo que todos os artifícios imagináveis para a defesa de um porto pudessem ser usados contra as investidas do agressor japonês.

> *Minas de uma tremenda capacidade de destruição, aramados engenhosamente dispostos, palissadas, fossos, escarpas, gargantas eriçadas de canhões, formavam, na frente da principal linha das fortificações, uma intricada barreira de traiçoeiros ardis.*[77]

No entanto, o sucesso do plano do Estado-Maior japonês completava-se progressivamente com um rigor absoluto, graças às ações conjuntas entre a força naval e o exército, que mutuamente se apoiavam, reguladas por uma admirável combinação de esforços, inteligente e bem aplicada, de seus respectivos comandantes. Esta situação restringiu o comando russo em Porto Arthur a duas alternativas. Ou tentava uma fuga em massa para chegar à base naval russa de Vladivostock com os navios cuja velocidade permitisse tal feito, ou empenhar-se em uma batalha enérgica a fim de alcançar a destruição da esquadra japonesa ou pelo menos uma situação estratégica mais favorável à esquadra russa.

Na madrugada de 10 de agosto, alguns dos principais navios da esquadra russa de Porto Arthur iniciaram uma movimentação. O Cruzador-protegido russo *Novik* com uma flotilha de canhoneiras e outros nove contratorpedeiros saíram do porto e afastaram os contratorpedeiros e torpedeiros japoneses após um rápido e intenso embate. Finalmente, depois de uma demorada e difícil manobra, os navios russos acharam-se reunidos fora do porto às 9 horas da manhã, organizados em duas divisões, com um total de 18 embarcações, sob o comando do Almirante Wilhelm Karlowitsch Withoft, cujo pavilhão foi hasteado no

---

[77] SILVA, Augusto Carlos de Souza e. *Porto Arthur e Tsushima*. Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro Editor, 1911, p. 307.

Couraçado *Cesarevich*, que era o navio mais poderoso da esquadra de Porto Arthur. A ação da força naval japonesa foi de perseguição, tomando uma direção perpendicular à seguida pela esquadra russa, ameaçando cortar a coluna do Almirante Withoft pela sua proa à curta distância.

A tática desse movimento é facilmente compreensível, pois era uma conseqüência direta do emprego tático da artilharia, cuja utilização caracterizava-se como a essência do combate naval. O conhecimento que se possuía dos efeitos da artilharia permitiu-se calcular qual seria o resultado de semelhante manobra. A vanguarda russa, assediada pelo fogo concentrado dos japoneses, perderia, ou pelo menos teria fora de combate, um ou mais navios, antes que os outros pudessem tomar posição para socorrê-la. O perigo que ameaçava sua vanguarda não escapou ao Almirante Withoft, que manobrou de forma a frustrar o intento do Almirante Togo, que apesar de também forçar sua marcha, não conseguiu alcançar-lhe o passo, permitindo que os navios russos, após o embate conhecido como Batalha de Shang-Tung, refugiassem-se em diferentes portos, considerados neutros, ao longo da costa chinesa.

Conservando reunido o grosso da esquadra nas proximidades de Porto Arthur, o Almirante Togo determinou ações de vigilância empreendidas pelos cruzadores e contratorpedeiros aos portos de Che-Fou, Kiau-chau e Shangai para evitar o escape dos navios russos neles refugiados, até que, após um dilatado período de evasivas e subterfúgios, aqueles navios foram definitivamente postos fora de combate, tendo sido desarmados ainda nos portos chineses. Redirecionando sua atenção sobre Porto Arthur e o resto da esquadra russa ali refugiada, Togo restabeleceu o bloqueio diante do porto e continuou as operações em paralelo com o exército que cercava Porto Arthur por terra.

Dois dias depois dos eventos em Porto Arthur, a divisão naval de Vladivostok fazia-se ao mar sob o comando do Almirante Karl Wilhelm Jessen. Seu objetivo era ir ao encontro da esquadra de Porto Arthur passando pelo Estreito da Coréia, cuja vigilância estava a cargo do Almirante Hikonojo Kamimura, destacado desde o dia sete de agosto da esquadra de Togo com uma divisão de cruzadores-couraçados. O Almirante Jessen ignorava o desastre ocorrido com a esquadra russa de Porto Arthur na Batalha de Shan-Tung e, confiante, prosseguiu o seu caminho. O encontro com o grupo do Almirante Kamimura foi inevitável, e em 14 de agosto, este abriu fogo contra os navios russos a cerca de 10.000 a 11.000 metros de distância. Mas apesar do engajamento na luta, em pouco mais de três horas a divisão russa iniciava franca retirada de volta para Vladivostok tendo havido a perda do Cruzador-couraçador *Rurik* de 10.900 t., que afundou, enquanto as avarias nos navios japoneses foram tão irrelevantes que nenhum deixou de se manter operativo.

As duas forças navais russas do Pacífico (Porto Arthur e Vladivostok) foram derrotadas e nada mais se opunha à dominação marítima do Japão até a chegada da terceira esquadra russa que no Báltico se preparava para vir em socorro de Porto Arthur. A vitória dos japoneses nas batalhas navais de 10 e 14 de agosto contra a esquadra de Porto Arthur e a divisão de Vladivostok, conservou-lhes toda a vantagem que tinham até então adquirido sobre os Russos e assegurou-lhes definitivamente o domínio do mar. O que se passou depois disso não oferece muito interesse sob ponto de vista naval. As operações navais, propriamente ditas, cessaram e todo o interesse da campanha se concentrou sobre o sítio de Porto Arthur, no qual a esquadra tomava uma parte importante. O progresso das operações do assedio a Porto Arthur era mais lento do que se acreditara a princípio, e a vantagem obtida em terra sobre os russos não era ainda tão considerável de modo a dar aos japoneses o comando absoluto e direto da totalidade das águas do porto.

Finalmente, no dia dois de janeiro de 1905, a capitulação era assinada e Porto Arthur entregue aos japoneses. A rendição e a captura do que restava da esquadra russa marcaram a primeira parte da campanha naval da Guerra Russo-japonesa, na qual o Almirante Togo conseguiu aniquilar todas as forças navais russas que se lhe opuseram, custando para isto a perda de dois couraçados, dois cruzadores-protegidos e alguns navios torpedeiros, avisos e canhoneiras. As perdas russas, incluindo os navios refugiados nos portos neutros, foram de sete couraçados, dois cruzadores-couraçados, sete cruzadores-protegidos, 25 contratorpedeiros, 12 canhoneiras e dois navios mineiros, além de um número de vapores e pequenos navios auxiliares.

Em 14 de maio de 1905, a esquadra russa do Báltico, comandada pelo Almirante Zinovi Petrovich Rozhdestvenski, punha-se em marcha para vencer a última etapa que a separava de Vladivostok. Dentre as alternativas do caminho a ser tomado, ele decidiu pelo mais curto e de mais fácil navegação, pelo Estreito da Coréia. Ele não mantinha ilusões sobre a possibilidade de transpô-lo sem encontrar os japoneses. Tinha a percepção de que para passar teria de bater-se contra as forças de Togo, independente do caminho escolhido.

O Estreito da Coréia, entre o Japão e a Coréia, é dividido pelas ilhas de Shimono e Tsushima, separadas pelo estreito deste nome em dois canais, o de Leste e o de Oeste, aquele mais largo do que este. No dia 27 de maio, a esquadra russa já se encontrava navegando no canal Leste do Estreito de Tsushima, quando às 5 horas da manhã, em um ponto ao norte das ilhas Goto, um cruzador-auxiliar japonês, o *Shinano Maru*, cortou a retaguarda dos russos e descobriu-os. Desde esse momento a esquadra russa estava localizada, iniciando-se a conhecida Batalha Naval de Tsushima.

Apesar de não haver relevância na descrição minuciosa dos movimentos ocorridos nos três dias de combate, é necessário que sejam extraídas informações que certamente influenciaram estrategistas navais em todo o mundo, inclusive no Brasil e na Argentina. A Batalha de Tsushima, travada quando o *Dreadnought* ainda estava em construção, analisada não em relação aos tipos de navios que dela participaram, mas pelo potencial que representou como duelo essencialmente de artilharia, confirmou as idéias de Lorde Fisher.

TABELA 5
CARACTERÍSTICAS DOS NAVIOS COMBATENTES EM TSUSHIMA

	ESQUADRA RUSSA	ESQUADRA JAPONESA
Navios com couraça	14	14
Tonelagem	130.261	141.114
Couraça *Compound* [78]	7	1
Couraça *Harvey*	3	13
Couraça *Krupp*	4	0
Navios sem couraça	6	14
Tonelagem	26.618	51.461
Canhões de médio calibre (150mm)[79]	102	164
Canhões de grande calibre (200-300mm)	54	50

Fonte: SILVA, Augusto Carlos de Souza e. *Porto Arthur e Tsushima.* Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro Editor, 1911.

A força das duas esquadras em presença se equilibrava aparentemente. Excluindo os navios auxiliares, a japonesa contava com 28 unidades, das quais 14 com couraça, enquanto a russa, 20 unidades, sendo 14 com couraça. Mas não basta o número para fazer a força: por si só, ele nada significa. Foram a qualidade e a eficiência dos navios, em comparação com os do adversário, que permitiram estabelecer de que lado se inclinou a vantagem. Para avaliar-se exatamente a condição material dos dois beligerantes deve-se, além de considerar o número de navios, examinar a composição das esquadras e a capacidade ofensiva e defensiva de cada unidade combatente. Mesmo assim, há ainda um passo muito grande daí para a realidade. A

[78] Sobre essas couraças o Sr. Augusto Carlos expõe: *Em um combate entre dois navios, um munido de antiga couraça* Compound *(como eram os nossos* [couraçados] Riachuelo *e* Aquidabã*) e outro da moderna couraça* Krupp*, de aço-niquel cimentada, como o* [encouraçado] Minas Gerais*, nos limites práticos de espessura, ou da couraça* Harvey*, este pode consumar na destruição daquele com relativa impunidade, pois sua couraça assegura uma maior invulnerabilidade ao seu casco e uma maior proteção a sua artilharia a ao seu pessoal, o que não se dá com o primeiro. In:* SILVA, Augusto Carlos de Souza e. *Porto Arthur e Tsushima.* Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro Editor, 1911, p. 374.

[79] Os canhões de grosso calibre de 305mm, 254mm e 233mm possuíam uma cadência de tiro de 2 por minuto e o de 200mm de 3 por minuto, enquanto os canhões de médio calibre de 150mm possuíam uma cadência de 6 tiros por minuto. *In*: Ibidem, p. 371.

força indicada e analisada no papel não é mais do que uma expressão abstrata. Durante o combate, é a própria energia transformando-se em ação, exercendo-se dentro de limites que a previsão fixou, mas cujo trabalho útil não se pode de antemão determinar com segurança e precisão.

Verificando-se a tabela, os russos e japoneses possuíam o mesmo número de navios couraçados, cada um, em média, com 10.000 toneladas de deslocamento. No entanto, a tonelagem total dos navios couraçados japoneses era muito maior, resultado da maior robustez de suas couraças da fabricante *Harvey*, bem mais resistentes do que as do tipo *Compound*, utilizadas por metade dos navios couraçados russos. Ou seja, a diferença na tonelagem foi equivalente a outro couraçado de 10.000 t. com couraça mais fraca. Assim, é possível concluir que a opção estratégica japonesa para os navios principais era de possuir menos navios mais resistentes do que muitos menos protegidos, enquanto que os navios sem couraça superavam os russos em número de canhões e conseqüentemente a superioridade do poder ofensivo japonês.

Esse aspecto da distribuição da tonelagem era, talvez, o ponto crucial na formulação estratégico-naval naquele período. Pois, para a criação de um programa naval no início do século XX, devia-se saber o quanto a nação estaria disposta a pagar para a montagem da sua frota de navios de guerra. Esse montante representaria a tonelagem total dessa frota. Levando em consideração que quanto o maior calibre do canhão, maior o poder ofensivo, e que quanto maior a espessura da couraça, maior o poder defensivo, e ainda que esses dois aspectos afetam diretamente, de forma proporcional, à tonelagem do navio, a decisão era se a frota deveria possuir um grande número de navios pequenos ou um pequeno número de navios grandes. Encontrar a melhor combinação entre número e dimensão individual que mais se coadunava aos objetivos da nação era a essência dos debates dos estrategistas daquele período.

Baseado nas narrativas de oficiais, que assistiram à Batalha Naval de Tsushima, publicadas em diferentes jornais japoneses, o adido naval Antônio Júlio informou suas análises sobre o desempenho ofensivo e defensivo dos navios envolvidos nos combates. Ele relatou como o Couraçado russo *Kniaz-Suvaroff*, apesar de crivado de projeteis nos mastros, nas chaminés e por todo o convés, só foi afundado pela ação das torpedeiras. Antes disso, manteve-se em combate constante porque nenhum projétil havia perfurado suas partes protegidas pela couraça.

O adido afirmou em seus relatórios que houve uma unanimidade entre os observadores navais no Japão quanto à necessidade de se evitar a falta de homogeneidade dos navios que compusessem a esquadra. Sendo que essa homogeneidade deveria estender-se à

velocidade dos navios, cuja disparidade caracterizava-se como uma grande desvantagem diante do inimigo. Além disso, navios do tipo *destroyer* e as torpedeiras perderam utilidades táticas, abrindo espaço para os cruzadores do tipo *scout*, e os submarinos, segundo o adido, estariam em fase de ensaio, ignorando-se um tipo real que pudesse prestar serviços como elemento de combate. Essas e outras informações contribuíram para por em dúvida as potencialidades do Programa de 1904. O pensamento estratégico naval brasileiro, e principalmente o meio político, foi profundamente influenciado, permitindo a materialização do programa de reaparelhamento naval sancionado em 1906.

> *Há pouco tempo tive a grande satisfação de receber uma carta de meu irmão Carlos, na qual ele anunciava ter o Almirante lhe dito haver comunicado ao Presidente da República que em alguns dos meus trabalhos encontrara informações interessantes* [...].[80]

O pessoal que tripulava essas unidades, o preparo e adestramento das guarnições, a habilidade dos artilheiros, a disciplina dos navios, a unidade de ação e o acerto nas manobras de combate, foram fatores que influenciaram na decisão da batalha. A esse respeito, os japoneses já levavam uma imensa vantagem. Suas guarnições, educadas cuidadosamente na paz e exercitadas durante dezesseis meses de campanha, tinham atingido ao máximo grau de eficiência possível. Do lado russo era exatamente o contrário: as guarnições dos navios de Rozhdestvenski compunham-se na maioria de recrutas que nunca haviam disparado um tiro de canhão e que faziam sua primeira viagem. Durante a travessia não conseguira uma só vez fazer a esquadra manobrar convenientemente. A escassez de munição não lhe permitia exercitá-la no tiro ao alvo. Era nessas condições que a esquadra russa marchava para o combate contra um inimigo formidavelmente preparado a quem os sucessos ininterruptos de suas vitórias tinham dado uma confiança inabalável em sua invencibilidade. Além do mais, a Rússia recrutava as suas tripulações entre os lavradores e camponeses, por desconfiança da lealdade dos finlandeses do Cáucaso, o melhor viveiro de marinheiros do país. Já os japoneses formavam as suas equipagens com o pessoal que já trabalhava com o mar, cujos nomes se encontravam facilmente no controle da inscrição marítima.

A vitória dos japoneses na Batalha Naval de Tsushima resultou na aniquilação da esquadra russa e conseqüentemente garantiu a superioridade do Poder Naval japonês. Das 38 unidades russas que participaram dessa batalha, apenas 10 escaparam e lograram chegar em Vladivostok. Dos mais de 12.000 homens de equipagem, apenas cerca de 3.000 escaparam

---

[80] Extrato da carta do adido naval Antonio Julio ao Ministro da Marinha Almirante Júlio César de Noronha, datada de 3 de agosto de 1905. Arquivo da Marinha, Fundo Personalidades, caixa 3, envelope 79.

dos japoneses, cerca de outros 3.000 foram mortos e 6.142 aprisionados. As perdas dos japoneses reduziram-se a três torpedeiros, 116 mortos e 538 feridos. O Almirante Rozhdestvenski e todos os prisioneiros russos foram conduzidos ao Japão onde ficaram até o término da guerra, em 5 de setembro de 1905, com a assinatura do Tratado de Portsmouth.

> *Os homens de Togo, todos veteranos, acostumados aos estampidos da batalha, mantiveram-se firmes e continuaram o seu fogo com toda a calma, alvejando com uma exatidão matemática o primeiro navio de cada uma das nossas quatro colunas, que tinham adotado a colocação que há pouco lhe expuz.*[81]

Foi um imenso sucesso alcançado pela pequena esquadra do Japão. Com apenas 16 navios couraçados, entre couraçados propriamente ditos e cruzadores-couraçados, conseguira bater, vencendo sucessivamente, um total de 25 navios russos similares, repartidos em duas esquadras e uma divisão. E com o corpo de batalha reduzido a cinco únicos couraçados, ela capturou, em Porto Arthur e Tsushima, oito couraçados inimigos, tão poderosos quanto os seus.

> *A vitória japonesa foi inteiramente alcançada pelo canhão; todavia os efeitos da artilharia diferiram muito daquilo que se esperava. Nenhuma de nossas couraças foi atingida pelas granadas perfurantes. Bastou o choque repetido dos projetis contra elas, para deslocar e separar as placas de aço. Os cravos saltaram fora e a água, penetrando pelos buracos que eles deixavam, invadiu os navios, deslocou o seu centro de gravidade, fê-los virar e ir a pique.*[82]

Essa aniquilação do Poder Naval russo conduziu ao término da guerra, firmando, por uma demonstração categórica e de imenso alcance, a influência decisiva e preponderante que fator marítimo impõe sobre a condução de um conflito, já evidenciado desde os primeiros momentos e desde as primeiras ações. A batalha de Tsushima representou uma verdadeira revolução nos campos estratégicos e táticos da guerra no mar. Até essa batalha, onde foram adotados os canhões de tiro rápido, de menor calibre, os combates navais eram travados a distâncias relativamente pequenas. O armamento principal dos maiores navios de linha era composto, em geral, de 2 a 4 canhões de grosso calibre (233mm a 305mm) e um grande número de canhões de médio calibre (150mm).

---

[81] Entrevista concedida pelo Almirante Rozhdestvenski, sobre a batalha de Tsushima, ao correspondente do periódico francês *Journal*, Sr. Ludovic Naudeau, a bordo do transporte russo *Voroneje*, de partida do Japão para Vladivostok, repatriando 2.250 prisioneiros russos libertados. *In*: SILVA, Augusto Carlos de Souza e. Op. Cit., p. 433.

[82] Ibidem, p. 433.

A experiência adquirida pelos observadores foi extraordinária e voltaram a seus países com informações que permitiram aos marinheiros assimilarem os formidáveis conhecimentos sobre o triunfo nipônico. Exercícios e manobras continuadas e profissionais, espírito de combate, táticas audaciosas e agressivas, espírito de sacrifício e a pressão de uma esquadra menor, porém mais bem treinada, assim como bem organizada.

> *Então, já estavam, de todo, depurados imparcialmente pela crítica esclarecida e autorizada, os memoráveis feitos militares, os extraordinários lances navais da guerra russo-japonesa, cujos ensinamentos, verificados pela observação e demonstrados pela prática, foram incorporados, como verdades a aplicar, como indicações a seguir, ao preceituário experimental da guerra moderna.*[83]

É possível verificar que todas as nações aproveitaram a larga experiência adquirida durante a Guerra Russo-japonesa para evoluírem o material de suas esquadras, criando navios de guerra mais poderosos e melhor adaptados às contingências da guerra naval daquela época, ocupando um lugar determinado e racional no esquema de organização adaptada à política nacional. Ou seja, aptos á realização e desenvolvimento do esquema tático e estratégico que a situação geográfica de cada país impunha à ação de sua marinha.

> *As verdadeiras armas de combate serão as grandes peças de 305 e 240 milimetros. Os canhões de calibre inferior não oferecem as qualidades necessárias num combate naval. Aqueles são os verdadeiros canhões para homens de sangue frio, disciplinados, hábeis e bem exercitados; manter-se-ão durante muito tempo os reis das batalhas navais.*[84]

Ao se consultar as principais publicações da época, é possível verificar que as alterações nos programas de construções navais resultaram essencialmente no aumento do deslocamento de todos os navios em geral, e mais acentuadamente no dos encouraçados. Além da criação de um novo tipo de navio de combate, caracterizado pela fusão do couraçado e do antigo cruzador-couraçado, da adoção definitiva de um novo tipo de navio auxiliar, que na Inglaterra recebeu a denominação de *Scout*, na supressão definitiva dos cruzadores couraçados e na adoção de navios mineiros[85].

---

[83] BAPTISTA, Homero. *A marinha nacional (trabalhos parlamentares).* Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1910, p. 77.
[84] Ibidem, p. 434.
[85] Navio de combate destinado a semear campos de minas ofensivos em águas inimigas ou defensivos em águas nacionais. Cf. CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário marítimo brasileiro.* 2ª edição. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996, p. 306.

> *Pra todas essas alterações necessárias forçosamente virá como conseqüência o aumento da tonelagem na proporção dos seus melhoramentos relativos aos 4 elementos: raio de ação, velocidade, poderes ofensivo e defensivo. Não será pois, de admirar ver-se dentro de pouco tempo subir a tonelagem dos couraçados a 20.000 tons.*[86]

Assim, na Inglaterra, o deslocamento dos couraçados foi elevado de 15.000 a 18.000 toneladas. Esse novo navio de combate, representado pelo *Dreadnought*, passou a ser um couraçado de grande deslocamento, de grande marcha, superior à dos antigos cruzadores, e armado unicamente com canhões de grosso e pequeno calibre. O cruzador-couraçado foi suprimido principalmente por consumir quantidades enormes de carvão. Em seu lugar, adotou-se um tipo de navio apropriado aos fins da exploração, fixando para essa classe, um tipo de cruzador extra-rápido, o *Scout* inglês, o deslocamento de 3.500 toneladas, 24 milhas de marcha, e levemente artilhado.

No Brasil, houve uma conferência no Clube Naval, em março de 1906, proferida pelo então Capitão-Tenente Raul Tavares, na qual foram apresentados relevantes aspectos de interesse naval ocorridos na Guerra Russo-japonesa. Enquanto que no Congresso, no mesmo ano, Rui Barbosa, senador pela Bahia, trazia aos colegas a opinião de especialistas: "[...] *neste momento, entre todas, a maior, a do capitão Mahan, considerada e apontada hoje como a autoridade mais alta nas questões da política naval e da estratégia naval.*"[87]

O conflito russo-japonês, estudado em todos os seus pormenores pelos cultores da arte militar-naval, condensou, na teoria do bloqueio estratégico, outros critérios do emprego da estratégia naval, porque fazendo reconhecer a possibilidade e a conveniência dos combates decisivos[88] a grandes distâncias e com o uso exclusivo do canhão, levou à criação do grande navio de batalha monocalibre.

Diante dos acontecimentos o pensamento dominante era de que o melhor meio para adquirir o domínio do mar, e conservá-lo com segurança, era sempre o da destruição da esquadra inimiga em uma batalha decisiva. Pois mais cedo ou mais tarde, uma batalha deste gênero certamente ocorreria. Por isso, quanto mais depressa ela se verificasse, melhor seria, de modo geral, para o desenvolvimento da situação.

---

[86] SILVA, op. cit., p. 363.
[87] Anais do Senado Federal. Sessão de 21.08.1906.
[88] Para Clausewitz (1832), a guerra é um ato de violência cujo fim é sobrepujar a vontade o inimigo. Para tal, preconizava a destruição do oponente através da batalha decisiva. Os trabalhos de Mahan (1890) seguiram a mesma analogia referente à guerra naval.

3.2 A TEORIA MAHANIANA NO DEBATE SOBRE ESTRATÉGIA NAVAL

O desenvolvimento da teoria estratégica para a guerra marítima foi um fenômeno que ocorreu nos anos finais do século XIX. O surgimento desses teóricos foi conseqüência, principalmente, da influência dos trabalhos e estudos de Carl Von Clausewitz (1780-1831) e Antoine Henri de Jomini (1779-1869). Durante as últimas três décadas do século XIX, deu-se muita importância às implicações da nova tecnologia militar. O nome mais expoente durante o início desse processo foi o historiador britânico John Knox Laughton (1830-1915), que entre outras ações propôs a execução de um estudo científico da história naval a fim de examinar o amplo tema de "para quê" uma marinha deve estar preparada. Além dele, o Vice-almirante inglês Philip Colomb (1831-1899) destacou-se pela produção da obra *Duel: a naval war game invented* em 1879, e pouco tempo depois traduzido e publicado no Brasil com o título *Duelo: um jogo de guerra naval inventado*, pela Tipografia Perseverança, em 1881. Os trabalhos desses pensadores militares encontraram continuidade na figura proeminente do Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), que também estimulou a produção de trabalhos pelos ingleses Julian Stafford Corbett (1854-1922) e Herbert Richmond (1871-1946), assim como o estrategista francês Raoul Castex (1878-1968).

> *La fuisón del "arte" con la "ciencia" en el planeamiento de guerra puede ser considerada en una infinidad de aspectos. El trabajo de los historiadores como Mahan y Corbett ocupa su lugar propio. El impacto de sus escritos fue algo más que esotérico.*[89]

Até os primeiros anos do século XX, as reflexões geopolíticas giravam em torno de duas tendências globais: a continental e a marítima. Durante todo o século XIX, os estrategistas ficaram praticamente obcecados pelo exemplo de Napoleão. A guerra que descrevem é, portanto, continental. Os principais autores foram o suíço Jomini, os alemães Clausewitz e seu discípulo von Moltke. Esses três autores foram a favor do princípio da concentração, ou seja, concentrar as forças contra o ponto mais importante do inimigo.

Nos Estados Unidos, o Contra-almirante Stephen Bleecker Luce fundou, em 1884, o *Naval War College*, visando ao estudo sistemático da guerra. Ao seu redor reuniu-se um grupo reduzido, constituído por nomes como French Chadwick, Bradley Fiske, Albert

---

[89]HATTENDORF, John. Tecnología y Estrategia. In: SIMPSON, B. Mitchell. *Guerra, Estrategia y Poder Maritimo*. 2ª edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1986, p. 146.

Gleaves, Caspar Goodrich, William McCarty Little, Alfred Tayer Mahan[90], William L. Rodgers, William S. Sims, Yates Stirling y Henry C. Taylor.

Mahan assumiu a função de instrutor de história naval e de tática no *Naval War College* em 1885, e no ano seguinte já assumia o cargo de presidente daquela instituição. Segundo Ronald Spector, o *U.S. Naval Institute* Proceedings*, the Navy's most learned publication, did not run a single article on strategy or tactics from its fouding in 1874 until 1886.*[91] Ou seja, ele considera que até 1886, coincidentemente um ano depois da chegada de Mahan no *Naval War College*, não havia sido publicada, ainda, nenhuma produção voltada para os estudos estratégicos. Dentro do âmbito naval, Luce, Mahan e seus discípulos do *Naval War College* sustentaram um enfoque amplo da profissão militar-naval, evitando o ponto de vista estreito e técnico. Mahan centrava o pensamento profissional no propósito básico e na natureza de uma força naval, proporcionando o enfoque intelectual necessário, criando uma audiência receptiva para os homens que desenvolviam e exerciam o controle estratégico do mar.

Como Luce, Mahan acreditava na imutabilidade dos princípios estratégicos, os quais poderiam ser "descobertos" pelo uso do método comparativo no estudo da história e estratégia militar. Ele afirmou em uma aula de 1887, no *Naval War College*, que a *history being the record of experience, if exhaustively studied, brings out all the variable factors which enter into war*.[92]

Em fins do século XIX, produziu-se uma reação contra as teses puramente continentais, tendo como maior exemplo as doutrinas de Mahan, que em 1890 publicou sua primeira grande obra *The influence of sea power, upon history*. Sua teoria repousava sobre o postulado de que, aquele que detém o poder marítimo triunfa sobre o que detém o poder continental, conforme os exemplos históricos de Roma sobre Cartago e da Inglaterra sobre Napoleão. Para adquirir esse poder, é necessário possuir um forte comércio exterior, portanto uma frota mercante e colônias, além de uma frota de guerra e bases navais para proteger as linhas de comunicação.

Em uma série de dez livros, publicados entre 1890 e 1900, Mahan fez um estudo detalhado do conceito de poder marítimo como base da política nacional. Recorrendo a

---

[90] Luce e Mahan serviram juntos na Academia Naval durante a Guerra Civil Americana e Mahan foi o imediato de Luce na Fragata *USS Macedonian*. Luce conhecia Mahan como um oficial escolado com um interesse em história e com uma visão de estratégia naval similar a sua própria. Cf. SPECTOR, Ronald. *Professors of War – The Naval War College and the Development of the Naval Profession*. Newport: Naval War College Press, 1977, p. 30.

[91] Ibidem, p. 38.

[92] MAHAN, Alfred Thayer. *Naval strategy: lectures delivered at the U.S. Naval War College between 1887 and 1911*. Boston: Little, Brown, 1911, p.4.

exemplos históricos conseguiu despertar uma enorme audiência, por isso seu trabalho foi especialmente importante no desenvolvimento naval de sua época, caracterizando-se como o estudioso mais proeminente do poder naval da América.

> *Deve ser ressaltado que o norte-americano Alfred Tahyer Mahan pode ser considerado como o precursor da Teoria Geopolítica, com a sua concepção de "destino manifesto", que tanta influência teve nos rumos da política externa dos Estados Unidos da América.*[93]

Os trabalhos de Mahan surgiram em um momento propício, quando a técnica e a engenharia navais transpunham os últimos estágios da revolução industrial: com a substituição das velas enfunadas pelo vento, na impulsão dos barcos, pelo vapor das caldeiras; com a suplantação dos cascos de madeira pelas chapas de ferros e pelas couraças; e com a introdução do raiamento no tubo dos canhões. A cada passo, novas armas surgiram e a complexidade cada vez maior nas tarefas no mar tendia à criação de tipos de navios de guerra cada vez mais especializados.

> *A influência de Mahan foi imensa na Inglaterra, na Alemanha, onde inspirou o programa naval de Guilherme II, nos próprios Estados Unidos. Ela explica amplamente a estratégia naval da grande guerra, inclusive a da batalha de Jutlândia.*[94]

Ele acreditava que os princípios gerais de estratégia ainda permaneciam válidos a despeito das mudanças tecnológicas. Mesmo que as condições da guerra variassem de acordo com a época, em virtude do progresso dos armamentos, haveria certos ensinamentos resultantes da observação da história que permaneceriam constantes e, portanto de aplicação universal, podendo ser elevados ao nível de princípios gerais. No entanto, estes princípios não foram enunciados de forma sistemática, mas diferentes intérpretes apresentam suas listas, das quais sempre se sobressaem os princípios de "domínio do mar", "concentração de forças", "posição estratégica" e "comunicações". Além desses princípios, Mahan também expõe os "elementos do poder naval", ou seja, seis fatores condicionantes que direcionariam o crescimento do poder naval de um país: posição geográfica no globo, configuração física do território, extensão do território, população, caráter do povo e caráter do governo. Dentro da essência teórica de Mahan, a conclusão mais profunda e que consubstancia quase tudo o que ele escreveu foi a de que o domínio do mar traz vitórias na guerra e riquezas na paz.

---

[93] BRASIL, Escola Superior de Guerra. *Fundamentos Teóricos.* Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1983, p.88.
[94] DUROSELLE, Jean Baptiste. Op. Cit., p. 208.

Mahan, assim como Jomini, construiu uma doutrina que visava sustentar determinada visão de mundo. Seu intuito era demonstrar, por meio da manipulação ativa de fatos históricos, a importância perene na história do chamado "poder marítimo", que na verdade seria a fonte de riqueza e poder das nações. O poder marítimo seria decorrência do "domínio do mar". Daí a importância que Mahan atribui aos navios de guerra e à concentração de forças, à semelhança do que Jomini fizera com os comandantes de campo e com a "concentração de forças contra o inimigo no ponto decisivo". Da mesma forma como Jomini fizera quanto à guerra em terra, Mahan mantém artificialmente viva a idéia de que haveria leis imutáveis governando a guerra no mar e que inovações tecnológicas tinham pouca ou nenhuma importância diante desse fato.

O tema central de seus trabalhos ligados à influência do Poder Marítimo sobre a história é expresso pela sua importância básica na conformação dos destinos das nações, ou seja, que o Poder Marítimo era vital para o desenvolvimento, a prosperidade e a segurança nacionais. Mahan interpretou a história mundial, no seu sentido mais amplo, como a contínua disputa pelo domínio dos mares[95], para isso realizando um estudo profundo e intensivo dos fatos dos séculos XVII, XVIII e XIX, que podem ser designados como os séculos de ouro do Poder Marítimo, para concluir que a chave do poder mundial residia no controle das rotas marítimas de comércio.

Os estudos de Mahan fundamentavam-se, em grande medida, em uma complicada análise histórica, restringida a limitados círculos profissionais. Segundo Reitzel[96], a maioria dos contemporâneos de Mahan, civis e militares, consideravam que seus argumentos eram usados de forma fragmentada. Afirma ainda que nas mãos dos militares, em especial nas dos partidários da Marinha, as seleções tendiam a tornar-se fórmulas, repetidas para justificar reclames que não eram decididamente aceitos pelos norte-americanos em geral.

Assim mesmo, a concepção mahaniana passou a orientar o desenvolvimento das principais marinhas do mundo. Na Alemanha, Guilherme II não apenas aceitou entusiasticamente as idéias de Mahan, como também mandou distribuir, obrigatoriamente, a cada um dos navios de sua Esquadra, exemplares da obra do escritor norte-americano. No Japão, o seu livro foi adotado como livro de referência em todas as instituições de ensino militar. Nos quinze anos seguintes à publicação de sua obra *The influence of sea power upon*

---

[95] De acordo com o almirante italiano Oscar Di Giamberardino, *domínio do mar significa, em essência, a possibilidade de nele fazer mover as próprias forças concentradas para ir ferir algum ponto fraco do inimigo.* Cf. GIAMBERARDINO, Osca Di. *A arte da guerra no mar.* Trad. de Miguel Magaldi. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1939, p. 80.

[96] REITZEL, William. Mahan y el uso del mar. In: SIMPSON, B. Mitchell. *Guerra, Estrategia y Poder Maritimo*. 2ª edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1986, pp. 115-129.

history (1890), vieram a ocorrer as Guerras Sino-japonesa (1894), Hispano-americana (1898) e Russo-japonesa (1904-05), que contribuíram para a experimentação e difusão de suas idéias, aumentando a sua reputação de estrategista naval. Foi esta última guerra que consagrou as concepções mahanianas, pois a vitória da Marinha nipônica na "Batalha Decisiva" de Tsushima colocou em descrédito os defensores de estratégias "marginais", principalmente a *Jeune École*. Esta representava e ainda representa, no terreno das idéias, uma concepção estratégica que, na sua acepção mais abrangente, sempre servirá ao fraco na sua eterna luta contra o forte. Foi elaborada na França, pelo almirante Theophilo Dube, por volta de 1880, a qual preconizava justamente o fim das grandes esquadras de navios capitais. Um de seus princípios era a crença que o fator para o sucesso na guerra não era a destruição da esquadra inimiga, mas a destruição do seu poder econômico.

> *In France the so-called* Jeune Ecole *group of naval strategists believed that the day of the large heavily armed and armored vessel had passed. The torpedo had rendered the big gun superfluous, while defensive power could best be secured by speed and by building a large number of small very fast units.*[97]

A guerra Russo-japonesa veio confirmar a maioria das teorias mahanianas, enfraquecendo a *Jeune École* e sua tendência para o uso de torpedos e embarcações menores e rápidas. No entanto, foi uma teoria extremamente fecunda em seu inconformismo com o que estava firmemente estabelecido e, mais do que a estratégia da "poeira naval", para muitos estrategistas navais era, e ainda o é, sinônimo de inteligência e de criatividade contra o primado da força pura.

> *Os primeiros anos deste século assistiram a um grande debate entre defensores do torpedo, os quais afirmavam que os contratorpedeiros com seus torpedos dominariam daí por diante as batalhas navais, e aqueles que defendiam a tese de que a artilharia naval pesada manteria sua ascendência.*[98]

A aparição de uma arma de características revolucionárias como o *Dreadnought*, em 1906, iniciou uma série de debates polêmicos a respeito de seu uso estratégico e tático. Basicamente, foi um navio em que colocava o maior número possível de canhões de grosso calibre, conseqüentemente o aumento da tonelagem, enquanto os de pequeno calibre usados apenas para a defesa contra navios menores como os torpedeiros. Nos Estados Unidos, duas

---

[97] SPECTOR, op. cit., p. 42.
[98] BRODIE, Bernard. *Guia de estratégia naval*. Tradução da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1961, p. 34.

correntes opostas se sobressaíram, lideradas de um lado pelo Almirante Alfred Thayer Mahan e outra pelo também Almirante William Snowden Sims.

O Almirante Sims fazia parte do que Ronald Spector chamou de "*the new generation*", da qual também fizeram parte Bradley A. Fiske e William L. Rodgers. Quase todos os novos oficiais da marinha norte-americana foram alunos de Mahan ou Luce, mas ao contrário destes, também estavam sendo influenciados pelas transformações tecnológicas que ocorriam na construção naval mundial. Alertados pelos ensinamentos de Luce, de Mahan e dos reformistas navais do final do século XIX, os profissionais de princípios do século XX puderam idealizar estruturas administrativas, métodos de operação, procedimentos de adestramento e doutrinas que contribuíram para consolidar com bases mais amplas o poder naval.

> *La conciencia profesional que se fue creando durante la primera década y media del nuevo siglo sentó las bases para las operaciones navales de la Primera Guerra Mundial, así como las de la Segunda.*[99]

Quando Mahan começou no *Naval War College*, os Estados Unidos ainda não possuíam navios de combate modernos em operação. No entanto, em 1889 já possuíam 38 unidades modernas somando um total de mais de 100.000 tons. Dentro da Marinha dos Estados Unidos, os eventos tecnológicos sucederam-se com rapidez para manterem-se a par dos desenvolvimentos produzidos no exterior. O primeiro submarino da Marinha norte-americana, o *U.S.S. Holland*, lançado em 1900, foi logo seguido por outras cinco unidades maiores. Em 1914, a frota norte-americana possuía 49 submarinos. O Almirante Sims refletia o pensamento de materializar as teorias de Mahan por meio de navios de última tecnologia.

Para Mahan, constituía um erro a eliminação da bateria de calibre médio, apoiando-se nas observações coletadas em Tsushima. O intenso uso desse tipo de canhão nas últimas etapas da batalha estava enquadrado em uma ação de aniquilamento a curta distância, imposta por uma frota bem conduzida e adestrada sobre outra mal operada, pouco adestrada e desmoralizada, fato que dificilmente haveria de se repetir. Além disso, defendia o aumento da velocidade e da quantidade de encouraçados de deslocamento mediano e de menos custo em detrimento da proteção das couraças e do poder de artilharia. Em sua obra *Lessons of the War with Spain, and Other Articles* (1899) parece ter chegado a uma conclusão particular sobre o deslocamento dos navios, afirmando que *a priori* 10 ou 12.000 toneladas representavam o extremo deslocamento normal vantajoso para os navios de combate dos Estados Unidos. Ou

[99] HATTENFDORF, op. cit., p. 160.

seja, para Mahan, navios de 15.000 toneladas não tinham, na realidade, mais poder como artilharia do que os de 10.000 toneladas. Um meio termo nas dimensões dos navios produziriam uma maior eficácia coletiva, como força e potência, ao mesmo tempo que lhes aumentaria a precisão nas manobras. Essa idéia de Mahan parece coincidir com a do Almirante Júlio de Noronha, conforme este se declara em seu relatório ao presidente, defendendo o perfil dos navios do Programa Naval de 1904.

> *Demais, os nossos couraçados de 13.000 toneladas estão tão de acordo com os ensinamentos da guerra do Extremo Oriente, foram tão sabiamente planejados que, postos em confronto com o* Diderot, *de 18.000 toneladas, se bem que tenham menor numero de canhões e menos espessura de couraça na cinta, levam-lhe algumas vantagens, umas absolutas, outras relativas.*[100]

Já o Almirante Sims expressava que diante dos custos necessários para se manter 20 pequenos encouraçados, seria mais positivo que se custeasse uma frota de 10 grandes, que seriam muito mais superiores em suas condições táticas e seu poder ofensivo, velocidade, proteção e capacidade de concentração de fogo. O benefício financeiro deixaria uma soma de dinheiro disponível para construir anualmente um encouraçado de 20.000, para não mencionar que se necessitariam menos oficiais e guarnição para operar essa frota mais eficiente.

> *O ilustre Lieutenant-Comander William S. Sims, da marinha de guerra dos Estados Unidos, refutou em um magnífico artigo, inserto no* Proceedings of the United States Naval Institute, *de dezembro de 1906, as conclusões deduzidas da batalha de Tsushima pelo conhecido e reputado escritor naval, Capitão de Mar e Guerra da mesma marinha A. T. Mahan, quanto aos característicos do tipo de navio de guerra mais apropriado para aumentar o poder naval de uma nação* [...].[101]

Não é de se surpreender que este debate também tenha ocorrido no Brasil, visto a proximidade de pensamento entre Júlio de Noronha e Mahan, parece que também há similaridade nos discursos do Almirante Sims e no do Almirante Alexandrino de Alencar.

> *Considerando o seu conjunto, o programa naval, que pudera ter satisfeito com restrições em 1904, por ocasião da sua apresentação, era inadmissível em 1906. Os navios nele previstos não traduziam exatamente as idéias consagradas nas últimas guerras, sobretudo na do extremo Oriente, nem representavam o máximo de poder ofensivo e defensivo que as somas*

---

[100] Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Julio César de Noronha, ao Presidente do Brasil, Francisco de Paula Rodrigues Alves, datado de abril de 1906, p. 8.

[101] LIVRAMENTO, Affonso. O melhor tipo de navio combate. *In:* Revista Marítima Brasileira, nº 2, Ano XXVII, agosto de 1907, p. 115.

> *destinadas à sua aquisição permitiam obter. Se após os ensinamentos daquela memorável campanha, parecera injustificável a hesitação em adotar-se a maior tonelagem para os navios da linha de batalha, ainda menos se compreenderia que conservássemos no programa das novas construções os três cruzadores-couraçados, com quebra do valor da futura esquadra, na previsão de serviços desnecessários e improváveis.*[102]

Mahan não era uma unanimidade, nem mesmo em seu próprio país, alguns contrários declaravam que suas idéias não tinham validade universal. Por meio de uma leitura mais profunda de sua obra, é possível perceber que a estrutura de seus conceitos podia ser aplicada, de modo geral, às análises dos assuntos e situações de vigência de seu momento histórico. Já que o clima da opinião pública era altamente receptivo devido a aspectos inerentes à sociedade norte-americana como a vitória na guerra hispano-americana, a elaboração da Doutrina Monroe e a teoria do "Destino Manifesto", crença norte-americana que vinha desde o século XVIII. Mahan, junto com a maioria de seus contemporâneos, sentia-se eufórico pela idéia de que os Estados Unidos tivessem uma "missão" a desempenhar no mundo. As bases para atuar de acordo com esta convicção eram, segundo Mahan, o entendimento e o uso adequado do poder naval.

A produção teórica de Mahan, especialmente *The influence of sea power upon history*, estava intimamente vinculada à política externa norte-americana de fins do século XIX, caracterizada como uma política expansionista que tinha na guerra no mar uma de suas ferramentas indispensáveis. Suas obras, fortemente dogmáticas, são pouco propensas ao diálogo com outras correntes, dessa forma, passa longe de qualquer pretensão científica. Mahan buscava essencialmente consolidar uma doutrina, e não criar uma Teoria da Guerra no Mar. Porém, sua influência avassaladora permite afirmar que o seu propósito foi realizado. Mesmo o surgimento de trabalhos infinitamente mais densos e cientificamente rigorosos, como o de Colbert, não impediu que as idéias de Mahan continuassem a habitar o inconsciente coletivo dos estudiosos da guerra no mar[103]. E ainda nos dias de hoje, mesmo contestada e discutida em virtude das revoluções tecnológicas e culturais que ocorrem na sociedade mundial, seus princípios são estudados e servem de orientação para todas as marinhas.

---

[102] Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente do Brasil, Afonso Augusto Moreira Pena, datado de abril de 1907, p. 3-4.

[103] No Brasil, a *Revista Marítima Brasileira* foi uma importante ferramenta para a difusão das idéias de Mahan entre os oficiais da Marinha, que também participavam dos debates publicando diversos artigos críticos traçando relações e aplicabilidade do pensamento mahaniano em nossa própria marinha.

3.3 APONTAMENTOS PARA UMA ESTRATÉGIA NAVAL BRASILEIRA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

A extensão da costa brasileira abrange aproximadamente 7.400 Km de litoral, nos quais estão localizadas as principais capitais brasileiras e a esmagadora maioria da população, logo obrigando o estrategista naval a definir um projeto de defesa amplo e complexo. Os responsáveis pela formulação da estratégia naval brasileira no início do século XX não poderiam estar inertes quanto aos acontecimentos e transformações que ocorriam no mundo, de maneira tão rápida e cheia de incertezas.

> *Ni el profesional del momento ni el historiador de la era pueden negar que la comprensión del poder naval proviene de una visión clara de sus vastos alcances, puesto que toma en consideración la política internacional, la naturaleza humana, los principios de la guerra, la tecnología, la estrategia y la táctica y la riqueza y la voluntad nacional, todo en el mismo momento.*[104]

Nove dias após a posse do Almirante Alexandrino Faria de Alencar como ministro da Marinha na inauguração da gestão do Presidente Afonso Pena, em 15 de novembro de 1906, antes do início da construção dos navios, o programa naval de 1904 já estava sendo substituído pelo constante do Decreto nº 1.568, no qual o Congresso Nacional autorizara o presidente da República a modificar o contrato de construção de navios de guerra. Não é possível acreditar que em somente nove dias tenha sido desenvolvido um novo programa de reaparelhamento naval. É mais provável que o Almirante Alexandrino, mesmo antes de assumir a pasta da Marinha, ainda como senador pelo Amazonas, já estivesse desenvolvendo estudos técnicos e articulando alianças políticas, a fim de que o novo decreto permitisse as modificações necessárias no programa de 1904.

Aprovado pela Lei 1.296, de 14 de dezembro de 1904, o programa de reaparelhamento da Marinha brasileira, defendido pelo então ministro Almirante Júlio César de Noronha, estabelecia a aquisição de três couraçados de 12.500 a 13.000 tons. e 3 cruzadores-couraçados de 9.200 a 9.700 tons como os principais navios, além de 24 outras embarcações de 60 a 400 t. entre torpedeiras e caça-torpedeiras. Ora, a guerra Russo-japonesa foi o estopim de um processo de renovação de meios navais no mundo inteiro, até o próprio Almirante Julio César aprovou o envio de um adido ao Japão, cuja missão de enviar relatórios analíticos cumpria satisfatoriamente, então, menos de dois anos foram suficientes para que os primeiros questionamentos fossem levantados sobre o programa de 1904. Em seu último

---

[104] HATTENFDORF, John. op. cit., p. 160.

relatório como Ministro da Marinha, o próprio Almirante Julio César parecia estar prevendo que ocorreriam modificações em seu programa.

> *A guerra russo-japonesa, pondo em relevo a utilidade de uma marinha poderosa, levou as principais potencias marítimas à construção de navios de grande deslocamento. E como cada uma quer a primazia no domínio do mar, construindo o* Dreadnought*, de 18.000 toneladas, o Japão, a Alemanha, e a França, cujos orçamentos comportam largas despesas, imitaram a Gran-Bretanha.*[105]

O que parecia previsto, realmente ocorreu em 24 de novembro de 1906, com a aprovação da Lei 1.568, que autorizou o Presidente da República modificar no deslocamento dos couraçados sem estabelecer o limite, a substituição dos cruzadores-encouraçados por cruzadores de 3.150 tons., a aquisição de 10 *destroyers*[106] de 560 t. e o cancelamento da compra das torpedeiras. Muitos debates ocorreram em virtude da polêmica que essas alterações vieram provocar. Foi um momento em que surgiram diversas opiniões sobre que diretrizes guiariam a estratégia naval brasileira. Mas no seio da Marinha, os estudos eram a base para a tomada de decisões, principalmente diante de tal envergadura para o destino do país.

> *Os planos e propostas para os novos navios foram estudados por cinco oficiais generais, três oficiais superiores e nove engenheiros, aos quais foi recomendado emitir opinião a respeito, apontando as alterações que se lhes afigurassem necessárias, tendo sido as encomendas dos referidos navios feitas de acordo com o resultado das opiniões emitidas, pela forma que vos hei detalhadamente relatado, e segundo deliberastes.*[107]

As modificações avaliadas necessárias foram apresentadas e aprovadas pelo Presidente da República Afonso Pena e levadas a efeito pelo Ministério da Marinha. Segundo o próprio Almirante Alexandrino, as modificações foram baseadas principalmente nos resultados da experiência adquirida na guerra Russo-japonesa, além de obedecer ao principio econômico de obter o máximo poder possível na eficiência de nossas forças navais, sem exceder os recursos aprovados para a execução do programa de 1904[108]. O novo programa de 1906 aumentou

---

[105] Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Júlio César de Noronha, ao Presidente do Brasil, Rodrigues Alves, datado de abril de 1906, p. 7. Arquivo da Marinha.

[106] No Brasil, esse tipo de navio passou a chamar-se contratorpedeiro.

[107] Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República, Afonso Pena, datado de abril de 1908, p.4. Arquivo da Marinha.

[108] Entre 1902 e 1912, a Marinha representou em média 11% das despesas da União, depois passou a cair progressivamente até que na década de 70, durante o regime militar, representava, em média, 3% das despesas da União. Cf. CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa – organização e administração do Ministério*

consideravelmente o poder ofensivo e defensivo da esquadra projetada, elevando-o ao máximo possível dentro dos recursos disponíveis, e produzindo uma economia de cerca de £ 1.000.000 (um milhão de libras esterlinas) em relação à despesa que exigiria a execução do programa de 1904. Para que resistência, poder ofensivo, velocidade e autonomia correspondam ao propósito para o qual é construído um grande navio, é necessário não economizar no deslocamento. Por isso, os dois primeiros couraçados contratados por este programa, o *Minas Gerais*[109] e o *São Paulo*, tinham 19.280 t. de deslocamento.

> *A soma dos deslocamentos fixados para os navios do programa de 1904, excetuando-se o carvoeiro que não pode ser considerado uma unidade militar, e calculado em 330 toneladas e dos submarinos, alcançava um deslocamento total de 74.970 toneladas. Considerando-se os preços correntes para os navios da mesma classe, o custo de sua construção, incluídas as munições e armamentos e excluídos os submarinos, importaria em £ 8.975.200. Pelas modificações feitas, o deslocamento total dos navios do programa elevou-se a 79.594 toneladas, tendo um acréscimo de 4.624 toneladas. Sua construção importará em £ 7.982.700, isto é, menos £ 992.500 aproximadamente, do que custaria a execução do programa de 1904. Essa economia, no custo dos navios, torna-se ainda maior se ajuntar a que resulta de sua manutenção e conservação. Para guarnecer os navios do programa de 1904, seriam necessários 5.022 homens. Os do programa de 1907 apenas exigem 4.730,* [...].[110]

Quando se trata de traduzir em algarismos o custo da construção de uma frota de guerra, deve-se observar não só a preocupação do preço de cada unidade, como também a sua manutenção e futura substituição normal em condições práticas. O armamento é, talvez, a parte do navio que mais rapidamente perde eficiência, pois em todas as marinhas a preocupação estava focada no afinco em dotar cada unidade do melhor canhão, do melhor torpedo e dos melhores projéteis.

Naquele momento, Alexandrino acreditava que o papel da Marinha não era outro senão o de assegurar a posse do "domínio do mar" numa determinada zona onde a liberdade de comunicações representaria um elemento vital para o país. Para o Brasil, essa zona compreenderia as linhas de comunicação ao longo de todo o litoral e entre os principais portos e o estrangeiro. A organização naval brasileira deveria visar à reunião de elementos necessários para evitar o bloqueio dos portos, manter livres as comunicações marítimas,

---

da Marinha na República. Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público – Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, p. 112.

[109] O Encouraçado *Minas Gerais* possuía 12 canhões de 305mm, 22 canhões de 120mm e 8 canhões de 47mm.

[110] Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República, Afonso Pena, datado de abril de 1908, p.17. Arquivo da Marinha.

indispensáveis para a continuação de nosso comércio e para o transporte de tropas por mar, e assegurar a inviolabilidade das fronteiras marítimas e fluviais do Brasil, ou seja, deveria ser puramente defensiva.

> *A polêmica despertada à época por essas mudanças foi considerável, mas à luz dos conhecimentos atuais, a esquadra que resultaria do cumprimento total do Programa de 1906 parece melhor que a da aplicação do Programa de 1904.*[111]

É necessário compreender que as ações do Ministério da Marinha estavam subordinadas à política do Presidente e do Congresso Nacional. É contraditório que a política, que recorre à guerra quando falham as soluções pacíficas, fixe limites arbitrários de orçamento, contrários às necessidades da técnica e do emprego de forças. Pois não foi a escolha do homem que fez com que se tornassem cada vez maiores os navios de combate, mas o progresso dos meios ofensivos, e conseqüentemente a necessidade de prover preparações de defesa, as quais são realmente eficazes quando atingem um peso que parece excessivo somente diante de uma análise superficial.

> *Ora, a primeira condição para dominar o adversário, compeli-lo a retirar-se de nossas águas ou reduzi-lo à impotência, é necessariamente ser mais forte que elle. Daí a necessidade de que os navios a construir para a Marinha sejam pelo menos tão poderosos como os que eles se vejam na contingência de enfrentar, pois, a não realizar essa condição, ser-nos-ão tão inúteis como se não existissem. Esse era o caso dos navios do programa de 1904.*[112]

Os estudos de caráter naval não se restringiam a um mero estudo de embate de forças na América do Sul, mas sim o desenvolvimento da estrutura necessária para uma Marinha de um país com um litoral como o do Brasil. É necessário se ter em mente que a estratégia concebe a operação, imprime a direção, enquanto a tática dá forma à idéia, materializa as operações e executa o movimento. É estudando as necessidades da defesa, do armamento e da organização, que um país aprende a conhecer as propriedades do seu material ofensivo.

Os couraçados do programa de 1904, de 13.000 toneladas, armados com 12 canhões de 233mm apenas e não dispondo de um armamento anti-torpédico eficaz, eram os mais fracos dentre os navios de combate projetados para as diversas marinhas no momento em que

---

[111] VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro.* 3ª edição. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1985, p. 60.

[112] Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República, Afonso Pena, datado de abril de 1909, p.10. Arquivo da Marinha.

foi ordenada a sua construção. O pequeno deslocamento dos cruzadores-couraçados (9.200 a 9.700 t.) não permitiria dotá-los com um armamento e proteção capaz de fazê-los enfrentar vantajosamente aos demais navios dessa classe, e menos ainda esperar que enfrentassem aos couraçados na linha de batalha. Ou seja, os cruzadores-couraçados de 1904 estavam defasados e inapropriados exatamente entre duas importantes funções. Como cruzadores *scouts* eram custosos e pesados, conseqüentemente lentos para os serviços exploratórios. E como navios de guerra eram impróprios para a "batalha decisiva" por serem fracamente couraçados e sem a estabilidade de plataforma necessária para o eficaz emprego da artilharia. O deslocamento proposto para esse tipo de navio, no programa de 1904, já havia sido abandonado pelas grandes marinhas.

> *A simples comparação entre o poder da perfuração dos grossos canhões e a resistência das couraças, combinada com a superioridade da marcha, indica que os três navios do tipo* Minas Gerais *seriam suficientes para bater todos os seis navios dos dois grupos de unidades do núcleo couraçado do programa de 1904.*[113]

TABELA 6

EVOLUÇÃO COMPARATIVA DOS *DREADNOUGHTS* ATÉ 1910

NAVIO	NAÇÃO	TONELADAS	NÓS	ARTILHARIA
Dreadnought	Inglaterra	17.900	20,8	10 de 305mm 21 de 100mm
Minas Gerais	Brasil	19.280	21	12 de 305mm 22 de 120mm
St. Vicent	Inglaterra	19.250	21	10 de 305mm 20 de 100mm
Vanguard	Inglaterra	19.250	21	10 de 305mm 16 de 100mm
Danton	França	18.350	19	4 de 305mm 6 de 233mm
Diderot	França	18.350	19	4 de 305mm 6 de 233mm
Condorcet	França	18.350	19	4 de 305mm 6 de 233mm
Erzatz-Oldenburg	Alemanha	19.000	19,5	12 de 305mm 20 de 100mm
Wurtenberg	Alemanha	18.300	19,5	12 de 280mm 20 de 100mm
Nassau	Alemanha	17.680	19,5	12 de 280mm 20 de 100mm
Delaware	EUA	20.000	21	10 de 305mm 14 de 127mm
North-Dakota	EUA	20.000	21	10 de 305mm 14 de 127mm
Florida	EUA	21.000	21	10 de 305mm 16 de 127mm
Arkansas	EUA	27.000	21	12 de 305mm 21 de 127mm
Satzuma	Japão	19.500	20,5	4 de 305mm 12 de 254mm 8 de 120mm
Aki	Japão	19.500	20,5	4 de 305mm 12 de 254mm 8 de 120mm

Fonte: BAPTISTA, Homero. *A marinha nacional (trabalhos parlamentares).* Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1910, p. 238.

[113] Ibidem, p. 19.

Entre as diversas informações apresentadas, pode-se observar que a artilharia principal de todos os encouraçados, com exceção dos dois alemães, é de calibre 305mm; que a artilharia secundária tendia a variar entre os calibres 100 e 150mm, estando do *Minas Gerais* próximo ao meio termo; que apenas três encouraçados tinham a mesma grossa artilharia do *Minas Gerais*; que confrontando o poder ofensivo do *Minas Gerais* com o dos outros encouraçados, verifica-se que o brasileiro é superior a todos, exceto ao *Aki*, cujo armamento secundário era de calibre mais forte; e que o *Minas Gerais* era de igual velocidade ao *St. Vincent* e aos norte-americanos e superior a todos os outros. O armamento do Encouraçado *Minas Gerais* apresentou inovações que foram adotadas também pelas principais potências navais da época como os Estados Unidos e o Japão, cujos novos encouraçados se assemelhavam aos brasileiros.

A estratégia reúne em tempo e lugar convenientes os meios de que a tática dispõe, ou seja, a estratégia naval ocupa-se dos navios, propriamente ditos, das bases e do pessoal necessário. Na verdade, os estudos da estratégia naval envolvem aspectos referentes aos objetivos nacionais, ao contexto político-sócio-econômico nacional, aos pontos de concentração da esquadra, pontos e linhas de abastecimento, à defesa da costa (alvos militares e comerciais), à constituição da frota e possíveis rivais e sua eventual constituição.

Nos primeiros anos do século XX, os ataques dirigidos contra as fronteiras marítimas de um país tinham, em geral, dois objetivos: a ocupação territorial visando ao domínio militar ou comercial por meio de "desembarque", ou a destruição de alvos militares ou comerciais instalados no litoral por meio de "bombardeio". No primeiro caso, o transporte e o desembarque de um exército invasor constituía uma das operações mais arriscadas e aleatórias que se conheciam. As invasões por mar não podiam ser consideradas como uma ameaça séria para um país que dispunha de uma boa Defesa de Costas[114]. Já no segundo caso, devido ao aumento do calibre, o alongamento dos projéteis e, sobretudo, a invenção dos altos explosivos modernos, aumentou-se de modo extraordinário o poder destruidor do projétil. Assim, o bombardeio de uma grande área litorânea que, poucos anos antes, requeria a aplicação de uma esquadra, podia ser levado a efeito por um ou dois encouraçados.

Uma Defesa de Costas organizada de modo a poder fazer frente aos diversos gêneros de ataque deve dispor de meios múltiplos e variados, fornecidos pela Marinha e pelo Exército. Porém, a primeira linha de defesa, e que constitui a melhor salvaguarda do litoral, é formada pela esquadra cruzando ao largo. Pois, enquanto ela não tiver sido destruída ou não se tiver

[114] Termo usado na ciência naval brasileira no início do século XX, que se referia aos estudos dos aspectos atinentes à guerra marítima.

retirado diante de forças superiores, não se deve temer nenhum empreendimento de magnitude contra o litoral.

No início do século XX, a Defesa de Costas caracterizava-se em um disperso sistema de esforços estratégicos que se concentravam em bases de operações principais com seus pontos fortificados e bases secundárias. Quanto à execução de um plano de defesa, a situação apresentava-se diferentemente para cada país, segundo sua própria organização militar, o desenvolvimento de seus meios de comunicação e as condições geográficas, no tocante à maneira de agir; segundo as condições políticas, financeiras e também geográficas.

Mahan afirmava que a melhor defesa costeira ainda era uma esquadra, não porque as fortificações fossem inúteis, mas porque a destruição da esquadra inimiga é a melhor das defesas. Ou seja, um princípio fundamental da Defesa de Costas, não havia dúvidas, era a supremacia no mar. Contudo, como nenhum país está livre de um ataque surpresa, antes mesmo do início das hostilidades e, como nem todas as nações eram providas de grandes marinhas que as pusessem cobrindo a costa de toda e qualquer agressão, nenhum governo se escusou de assegurar à nação os meios de defesa que a prudência aconselhava. E, como os navios não podem agir além do seu raio de ação, um tabuleiro marítimo terá maior ou menor valor para os beligerantes conforme tenha ou não as indispensáveis bases navais, convenientemente dispostas para o melhor aproveitamento da conformação geográfica do país. Por isso, enquanto os navios são forças que podem irradiar-se dos portos para as ações limitadas no tempo, as bases navais representam núcleos de potência permanente.

Os portos militares não se disseminam arbitrariamente ao longo da costa. A questão obedece a certas regras de hidrografia e de estratégia, a certos princípios de economia política, que não se podem infringir sem sofrer algumas conseqüências negativas. Além disso, a escolha da melhor localidade deve ser conseqüência lógica da política externa adotada pelos altos poderes públicos, tendo bem presente o conhecimento da origem mais provável o perigo. Portanto, é estrategicamente necessário conciliar esses aspectos, a fim de que se possa definir as posições costeiras mais iminentes de proteção, para aí se voltarem os investimentos políticos e financeiros dos governantes e conseqüentemente acumular maior força de defesa.

> *Porto Militar – é uma base permanente de operações, praça forte marítima por excelência, um centro estratégico em torno do qual está a defesa do país e a organização de sua ofensiva. Nele o Estado concentra todas as suas provisões para a guerra, seja em gente, seja em armamento, matéria-prima, equipamento, víveres, combustível, munições de fogo, num estabelecimento de*

> *construção e conservação de navios e de armazenamento dos artigos para a vida e para guerra que é o Arsenal de Marinha.*[115]

Segundo o Almirante Julio de Noronha, as instalações de um porto militar, sem dúvida, seriam o principal alvo do inimigo, visto que, certamente, não tentaria nenhuma operação de grande envergadura sem antes primeiro buscar abater o nosso poder naval a fim de conquistar o "domínio do mar". Além dele, muitos entendiam que o arsenal deveria se conservar dentro do porto do Rio de Janeiro; outros julgavam, com bons fundamentos, que, para completar a defesa desse porto, deveria ele ser removido para a baia de Jacuacanga, no canal da Ilha Grande, que é um ponto estratégico da maior relevância; e ainda alguns se pronunciam em prol de São Francisco e Florianópolis, como pontos mais apropriados à instalação do novo arsenal.

Em abril de 1906 foi apresentado o Relatório da Comissão, formada pelos almirantes Carlos Frederico de Noronha, Manoel J. Alves Barbosa, Henrique Pinheiro Guedes, Affonso de Alencastro Graça, Francisco Carlton Montanari e pelos engenheiros navais Capitão-de-Mar-e-Guerra José da Cunha Ribeiro Espindola e Capitão-de-Corveta João Manoel de San Juan, incumbida de desenvolver os estudos sobre a projetada mudança do arsenal. O parecer final da comissão continha oito itens: o arsenal deveria estar fora do Rio de Janeiro, a defesa da ilha Grande deveria ser imprescindível, a baia de Jacuacanga teria condições para receber o arsenal, o reconhecimento da relevância estratégica da região para a construção do porto militar, observar as condições sanitárias imprescindíveis para as instalações navais, e em virtude da presumível demora na conclusão das obras, não abandonar as providências necessárias para o Rio de Janeiro atender a Esquadra e a complementação da defesa marítima do Rio de Janeiro.

O canal da Ilha Grande despertava grande interesse estratégico, e muitos bons argumentos eram apresentados para o deslocamento do Arsenal para essa região. O principal deles era a possibilidade de uma possível força inimiga converter esse local em base de operações contra os dois principais portos nacionais, Santos e Rio de Janeiro, sendo este localizado na própria capital do país. Além disso, a guerra Russo-japonesa apresentou um episódio que retratava essa preocupação estratégica. O abandono, por parte dos russos, das ilhas Elliot facultou aos japoneses uma base de operações sem a qual a esquadra do almirante Togo jamais poderia fazer executar o bloqueio de Porto Arthur.

---

[115] THOMPSON, Arthur. Defesa das Costas do Brasil sob o Ponto de Vista Estratégico. In: Revista Marítima Brasileira, Ano XL, nº 8, fevereiro de 1921, p. 689.

Os ensinamentos de Porto Arthur, onde as baterias de frente para o mar eram assentadas em morros de 30, 90, 104 e 105 metros de altura, mostram que os efeitos do bombardeamento pela esquadra japonesa foram negativos. Ou seja, a esquadra japonesa sofreu mais prejuízo do que as baterias, que estavam em posição mais vantajosa. A barragem flutuante foi de magnífico efeito, e pode, como demonstrou a experiência japonesa nas ilhas Elliot, ser fundeada e mantida em lugares de até 12 metros de profundidade e uma pequena correnteza. Nenhum almirante, que pese devidamente a responsabilidade do comando, se aventuraria a invadir o canal da Ilha Grande com semelhante defesa, salvo se a nossa esquadra já houver sido destruída.

> *Infelizmente, porém, a não execução da parte referente à construção de um arsenal, onde os navios pudessem ser reparados, e de um porto militar onde o arsenal seria instalado, iria mostrar-se enormes conseqüências para a Marinha. Melhor teria sido, independente do Programa adotado, que se fizessem menos navios mas que se assegurasse a nossa capacidade de mantê-los adequadamente e de operá-los com eficiência.*[116]

França, Itália, Alemanha, Áustria, Inglaterra e Japão tinham até 1914, as suas costas divididas em distritos ou setores de defesa-ofensiva, e em cada um deles erguiam um ou mais portos militares. Aparelharam e prepararam suas forças navais para o conflito de 1914-18 sob a compreensão de que o porto militar era a principal estrutura de sustentação dos navios combatentes

É possível entender que a estratégia naval brasileira no início do século XX representava metas baseadas em estudos técnicos e opiniões profissionais. Apesar da Marinha ser um organismo permanente do Estado, não era independente dentro do Governo. Ela sofria as conseqüências das injunções políticas características daquele período. Além disso, os estrategistas são obrigados a enfrentar, na produção científica e na ação diplomática, os problemas derivados da existência e constante produção de armas cada vez mais potentes. Quando se trata de traduzir em algarismos o custo da construção de uma frota de guerra, deve-se observar não só a preocupação do preço de cada unidade, como também a sua substituição normal em condições práticas. O armamento é, talvez, a parte do navio que mais rapidamente perde eficiência, pois em todas as marinhas se procurava com afinco dotar cada unidade do melhor canhão, do melhor torpedo e dos melhores projéteis.

---

[116] VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro.* 3ª edição. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1985, p. 60.

A Estratégia Naval deve possuir como seu objeto principal a defesa dos Interesses Nacionais, por meio da afirmação da soberania nacional (função militar) e da preservação da ordem internacional (função diplomática). E para tanto, o aspecto do “preparo do material”, ou seja, o conhecido Programa de Reaparelhamento Naval, deve estar de acordo para o cumprimento da principal missão naval que é o “domínio do mar”, não só para assegurar as comunicações marítimas do país como proteger seus domínios legais, sustentando a sensação de segurança do povo e mantendo sua soberania marítima. Quem quer que se dedique ao estudo da Estratégia Naval poderá verificar, mesmo sem penetrar fundo nesse estudo, que as condições estratégicas estão intimamente ligadas, de um lado à política, e do outro à logística. A política é o poder determinante e a logística é o restritivo. Ou seja, a estratégia é influenciada conjuntamente pelo objetivo político que se tem em vista e pelos recursos disponíveis para sua consecução, sendo logística o nome adequado a esses “recursos disponíveis”. A questão de se equilibrar recursos com poder bélico já era um dos princípios básicos apresentados por Mahan na relação entre recursos e tonelagem dos navios.

As experiências provenientes da história naval parecem ser o principal alimentador dos estrategistas navais, e durante o início do século XX surgem diversas demonstrações dessa verdade. A literatura de Alfred Thayer Mahan, que estudou o poder marítimo inglês através da sua própria história e a ocorrência da guerra Russo-japonesa foram os principais aspectos influenciadores da estratégia naval brasileira.

CAPÍTULO IV

BRASIL E ARGENTINA: ESTRATÉGIAS NAVAL E DIPLOMÁTICA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

O debate em torno dos conceitos de "Política" e de "Estratégia" não é novo, é possível encontrar algumas obras dedicadas a esse tipo de assunto. Numa delas, o *Manual Básico* da Escola Superior de Guerra, é apresentada a idéia de que cabe à chamada Política Nacional absorver e entender os interesses e as aspirações da sociedade e transformá-los nos chamados Objetivos Nacionais. Sendo estes materializados em um complexo processo composto por diretrizes e planos de ação necessários para se alcançar esses objetivos fixados. Ou seja, para os autores dessa obra, o alvo da ação política deve ser o bem comum, que se representa nos objetivos nacionais, os quais são identificados a partir das necessidades, interesses e aspirações da nação. Diante dessas idéias, depreende-se que o conceito de soberania nacional relaciona-se diretamente à capacidade da nação de efetivar seus objetivos, particularmente aqueles de caráter mais permanente, como a democracia, a paz social, o desenvolvimento e principalmente a segurança.

Ainda na mesma obra, é encontrado o pensamento de que a chamada Estratégia Nacional pode criar a forma com que se prepara e aplica os meios disponíveis necessários para a execução dos Objetivos Nacionais concebidos anteriormente pela Política Nacional. Em outras palavras, a Política Nacional fixa os grandes objetivos, enquanto a Estratégia Nacional dirige a preparação e a aplicação dos meios, vencendo obstáculos e desafios para alcançar os fins fixados pela Política, sendo praticada em nível governamental. Esta é uma atividade integradora ou coordenadora de todas as ações estratégicas, qualquer que tenha sido a fonte do poder, sua intensidade ou fins propostos. Então, a Política Nacional e a Estratégia Nacional estão, definitivamente, em um estreito relacionamento, porém sem se confundirem.

Mesmo que o conceito de Estratégia Nacional demonstre uma idéia de integração entre setores governamentais, é admissível, para fins de análise e planejamento, que as suas ações adquiram aspectos singulares relativos a esta ou àquela expressão do Poder Nacional. Assim, ao se identificar o objeto de maior predominância em certas ações estratégicas, é prudente que se considere a existência de Estratégias Específicas relativas às áreas Política, Econômica, Militar ou Energética, dirigidas, coordenadas e integradas pela Estratégia Nacional, ou também chamada de "Estratégia Maior". Por meio de objetivos específicos e normas orientadoras emitidas pelo Governo, a Estratégia Nacional pode, e deve, coordenar a

ação das Estratégias Específicas subordinadas nas áreas da Segurança e Desenvolvimento do país. Cada uma dessas estratégias será, ao mesmo tempo, ciência e arte. Ciência de preparar, adestrar cada componente, de estudar uma doutrina, de propor uma organização, um equipamento e certos processos de emprego. Arte de conduzi-las na ação para conquistar os objetivos preconizados pela Estratégia Nacional.

> *Enfim, um grande número de domínios da estratégia ainda é incompletamente explorado, ou não é um absoluto explorado. As estratégias política e diplomática, malgrado seu emprego muito antigo, permanecem não formuladas. A estratégia econômica, hoje bem conhecida sob seu aspecto pacífico, ainda não foi suficientemente estudada em seus aspectos coercitivos. Aí estão tarefas urgentes.*[117]

No entanto, cada segmento organizado da sociedade e os órgãos da estrutura estatal, principalmente aqueles que de alguma forma detém parcela de poder (Diplomacia e Forças Armadas) tendem a elaborar a sua própria política externa. Ou seja, a partir da sua avaliação do contexto internacional conjugada com suas aspirações específicas, cada qual busca demonstrar, principalmente diante da opinião pública, seu grau de importância dentro do processo de elaboração da política externa. É necessário observar que o êxito ou o fracasso de determinada política externa não está somente ligado ao modo como é executada, mas à repercussão que obtém no âmbito do sistema internacional na esfera dos Estados com os quais se estabelecem relações diretas.

As Estratégias Específicas são expressões da Estratégia Nacional nos diferentes campos do poder, devendo se interrelacionarem e se apoiarem de tal forma a tornar praticamente impossível caracterizar uma situação em que uma seja empregada com a exclusão das demais. De um modo geral, a cada Estratégia Específica cabe, especialmente, preparar e aplicar a expressão correspondente do Poder Nacional, tendo em vista a conquista ou manutenção de objetivos fixados pela Política Nacional no campo que lhe é próprio.

Segundo o *Manual Básico* da Escola Superior de Guerra, o Poder Naval não deve ser encarado tão somente como um componente do Poder Militar, mas, também, como parte de uma complexa estrutura estratégica essencial ao País, compreendendo elementos dinâmicos, representados por Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais, e elementos estáticos representados pelas bases e posições estratégicas. Os primeiros constituem o vetor de aplicação do Poder Naval e, os segundos, o ponto de apoio desse vetor.

---

[117] BEAUFRE, André. Op. Cit., p. 153.

A Estratégia Naval vincula-se, em particular, com a Guerra Naval (emprego violento do Poder Nacional), não significando que se deva cogitar da Estratégia Naval somente em tempo de guerra, pois ela se faz sentir, também, na paz, mas em sentido inverso, isto é, em apoio ou em complemento às demais, que, nessas circunstâncias, adquirem maior relevância na Estratégia Nacional. A Estratégia Naval tem, de maneira bem definida, como instrumento de ação, a Marinha, cujo valor e importância dentro da Estratégia Nacional devem ser considerados tendo claro o simples fato da maior parte da população e da planta industrial brasileira estarem concentradas ao largo de todo o litoral do Atlântico. Além disso, o seu comércio internacional sempre se fez e continua-se fazendo através do Oceano, conseqüentemente a Marinha coloca-se como o instrumento fundamental da defesa e da política estrangeira.

As nações podem se colocar no sistema internacional tanto numa posição defensiva, quanto em uma decidida tendência ofensiva, tanto que, observando-se as políticas respectivas, se notam conquistas de posições e manobras semelhantes às da estratégia na guerra, da qual talvez não sejam verdadeiramente mais do que as medidas iniciais no tempo de paz. A atividade diplomática dessas nações acha-se intimamente ligada à existência dos organismos militares, e particularmente ao da Marinha, que deve mover-se em um campo geográfico internacional, em que se cruzam os interesses de todos os povos, e no qual se encontram adversários e amigos, mesmo tratando-se de países longínquos.

Muitos Estados possuem necessidades que são impelidos a salvaguardar, mas todos são levados a exagerar, de maneira exclusiva, as suas necessidades, exaltando-se ante a incompreensão dos outros, o que sempre se lhes afigura injustificada malevolência. As questões estratégicas capazes de interferir de forma conflitante nas relações entre as nações, a cargo dos diplomatas, constituem o ramo ou componente da estratégia nacional, denominado Estratégia Diplomática. Por isso, a diplomacia, no desenvolvimento dos processos de equilíbrios de relações, manobra suas ações e reações de acordo com as necessidades de defesa do Estado ou seus desejos de expansão. Durante esses processos, põe em disponibilidade todos os recursos nacionais, dispersando ou concentrando as forças, limitando-se à defensiva ou tomando decidida ofensiva. É nesta manobra que, além dos recursos financeiros e das energias industriais e comerciais, intervém as entidades militares, com as suas possibilidades potenciais, isto é, com a sua força capaz de entrar em ação em determinada situação geoestratégica.

> *Para que las fuerzas políticas puedan ejercer su mayor influencia es necesario que todos los distintos caminos de diplomacia, propaganda, etc. sean cuidadosamente coordinados, no sólo entre sí, sino con los planes emergentes de las situaciones economicas y militares.*[118]

O exercício do Poder Naval acha-se estreitamente ligado às ações diplomáticas, por isso a política naval não deve ser acompanhada somente por aqueles que dirigem a Marinha, mas seja ainda guiada convenientemente, com a vigilante colaboração destes com os estrategistas da política externa, tendo-se em consideração as imprescindíveis necessidades da ação no mar.

Ao se colocar como um instrumento da diplomacia de defesa, que compreende diversas medidas de cooperação orientadas a promover o diálogo, o conhecimento entre as nações e a confiança mútua, a Marinha estará contribuindo ativamente para a manutenção da paz e da estabilidade. Contudo, no campo da política naval, como em todas as outras atividades internacionais, surgem muitas e variadas tendências, em geral não paralelas, mas, ao contrário, de direções divergentes, que levam a encontros e choques, às vezes insolúveis.

Da exata avaliação das possibilidades da Marinha com relação aos seus deveres impreteríveis consoante as condições geográficas e estratégicas do teatro da sua provável atividade, resulta a orientação e o trabalho da política para apoiar a eventual ação de armas, isto é, para diminuir os possíveis inimigos, assegurar os aliados mais convenientes, e obter de quem permanece do lado de fora uma neutralidade benévola, muito profícua aos fornecimentos que se tornarem porventura necessários. As armas, normalmente as de maior poder destrutivo, podem atingir o ápice do seu valor político não apenas no momento de sua utilização, mas pelo mero fato da sua existência. São lançadas na esfera política como estabilizadores das relações internacionais, sendo encarados como instrumentos de prevenção da guerra.

No jogo político que desperta e move amizades, simpatias, indiferenças e hostilidades, um hábil manobrar, inteirado das exigências estratégicas para cada combinação, saberá preparar não somente as forças militares necessárias, mas também o ambiente internacional mais favorável. Por isso, toda nação é, ou deveria ser, interessada na escolha do chefe de cada ministério militar que maneje com recursos financeiros enormes, que submete milhares de homens a anos de sacrifícios, e de quem depende a preparação da guerra. Quem dirige e administra na paz, deverá de um modo geral também conduzir o organismo na guerra,

---

[118] ARGENTINA. Comando de Operaciones Navales. Escuela de Guerra Naval. *Estratégia*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, 1967, p. 49.

atenta à estreita relação e interdependência tão complexamente existente entre a preparação e a ação. Clausewitz via que é no seio da política que a guerra se desenvolve e, por esse motivo, a política determina as linhas principais, ao longo das quais a guerra deve mover-se.

> *Finalmente, pensamos que seria muito útil estudar os conflitos, tenham ou não redundado em guerra: origens remotas, partes das emoções populares e dos mitos, papel dos fatores econômicos e sociais, evolução e mecanismo de tais conflitos, negociações, soluções.*[119]

As crises e as guerras, ambas categorias do conflito internacional em que está presente, seja diretamente ou indiretamente a força militar, têm sido fenômenos constantes na história da humanidade. As crises internacionais e as guerras devem ser estudadas e analisadas cuidadosamente pelos políticos e estrategistas, pois a principal e mais importante função do Estado é assegurar sua sobrevivência e preservação, ponto de partida para alcançar o bem comum dos cidadãos.

4.1 ATUAÇÃO DE RIO BRANCO E ZEBALLOS NO SISTEMA INTERNACIONAL

A política exterior brasileira deve ser estudada em dois níveis de análise: o do sistema internacional e o do subsistema regional. Em relação ao segundo nível, desde o Império, houve a prática de uma política de balança de poder, no subsistema América do Sul, com o objetivo de impedir hegemonias, sobretudo a da Argentina, e nesse sentido devem ser entendidas as intervenções na região platina.

A mudança brasileira para o regime republicano não alterou imediatamente a sua política exterior, pois não ocorreram imediatamente fortes alterações da estrutura social e do sistema político nacional. Além disso, os sistemas regionais e internacionais ainda não apresentavam modificações que gerassem preocupação ou necessidade de adequações. As alterações ocorridas na configuração do sistema internacional no fim do século XIX, particularmente na década de 1890, foram fatores relevantes nas simultâneas transformações em curso no conceito de segurança. Essas modificações se verificaram alguns anos depois, na época da gestão do Barão do Rio Branco (1902-1912).

Para se compreender os caminhos condutores da estratégia naval brasileira, além da importância atribuída tanto à conjuntura interna como à internacional daquele período, torna-se fundamental ter as percepções e idéias do barão do Rio Branco em relação à condução da política externa brasileira, uma vez que, assim, os fatos e os posicionamentos adotados pelo

---

[119] DUROSELLE, Jean Baptiste. Op. Cit., p. 214.

país são mais facilmente entendidos. Ele fundou as bases das possibilidades internacionais do Brasil antes mesmo de ocupar o ministério das Relações Exteriores. Ganhando a Questão de Palmas por intermédio da arbitragem dos Estados Unidos, em 1895, e a Questão do Amapá pela decisão favorável da suíça, em 1900, o Brasil enterrava a instabilidade do primeiro momento republicano nos negócios diplomáticos e iniciava o século com uma vitória sobre seu histórico rival e outra sobre uma potência européia. Enquanto foi ministro, era quem oficialmente coordenava as tomadas de decisões dos assuntos exteriores, tinha grande autonomia em relação ao governo e, já na época, era tido como um personagem glorificado da nação por sua maestria no trato dos assuntos internacionais, praticamente um herói.

No entanto, a Argentina também se movimentava no cenário internacional. Em 1902, o chanceler argentino Luís Maria Drago declarava que nenhum tipo de intervenção armada ou ocupação territorial poderia ser implementada em função do não pagamento de dívidas no hemisfério americano. A Doutrina Drago, como ficou conhecida, levantava uma bandeira naturalmente popular entre as repúblicas hispânicas da América Latina que seria compreendida, pela auto-imagem dos argentinos, como uma das participações mais relevantes do país na cena internacional contemporânea.

Ao assumir a pasta das Relações Exteriores, Rio Branco pode apoiar, de maneira legal, o processo para incrementar os armamentos navais brasileiros, um dos aspectos que compunham um plano estratégico da política exterior brasileira que tinha como objetivo principal o posicionamento do Brasil como potência política e militar na América do Sul. Outros aspectos dessa estratégia foram a consolidação das fronteiras, a ascensão das legações brasileiras ao nível de embaixadas, e, talvez a mais importante, a aproximação das relações com o governo dos Estados Unidos. Além dos motivos óbvios para a época, havia aspectos políticos percebidos inteligentemente por Rio Branco, que de certa forma podiam justificar sua posição em relação aos Estados Unidos.

> *Washington sempre foi o principal centro das intrigas e dos pedidos de intervenção contra o Brasil por parte de alguns dos nossos vizinhos, rivais permanentes ou adversários de ocasião.* [...] *Em 1903 e 1904, no período agudo de nossas dissidências com a Bolívia e com o Peru, lá se andou também procurando promover intervenções e fazendo oferecimentos tentadores. O ex-Presidente Capriles, da Bolívia, confessou, em um folheto conhecido, o que por ordem sua foi feito nesse sentido.*[120]

[120] PARANHOS JUNIOR, José Maria da Silva. O Brasil, os Estados Unidos e o Monroísmo. *In: Revista Americana*, volume VIII, abr-mai-jun de 1912, p. 489.

Acredita-se que Rio Branco possuía a nítida percepção da relevância crescente dos Estados Unidos, logo, fortalecer o intercâmbio entre as duas nações tornou-se um dos objetivos essenciais de sua política externa, manobrando inteligentemente essa relação para adquirir certas posições vantajosas para o Brasil no cenário internacional. A percepção realista e o modo pragmático como Rio Branco conduziu a aproximação para com a então potência marítima em expansão serviu para o Brasil alcançar alguns de seus objetivos internos que poderiam ser obtidos no contexto internacional, quais sejam, a busca de uma aparente hegemonia compartilhada na área sul-americana, restauração de parte do prestígio internacional do país, maior consolidação de sua soberania, defesa da agroexportação e a solução definitiva de alguns problemas referentes aos limites do país. Naquele momento, portanto, a alternativa mais atraente para o país alcançar os seus interesses seria a maior aproximação com os norte-americanos, uma vez que, dada a conjuntura econômica e o cenário mundial, não havia muitas opções coerentes onde um país mais fraco pudesse implementar a sua política. Já que os Estados Unidos estavam em meio a um processo de expansão econômica e diplomática sustentada pelo fortalecimento acelerado da sua Marinha[121], Rio Branco estabeleceu ações visando uma vantajosa aliança Brasil-Estados Unidos, que serviria tanto para consolidar as fronteiras nacionais (posição dentro do subsistema regional), quanto para minorar a influência européia, principalmente da Inglaterra (posição dentro do sistema internacional). É possível que Rio Branco interpretasse a realidade internacional do seu tempo como uma hierarquização relativamente estática entre as nações. Onde as grandes potências continuariam grandes e os países mais fracos não teriam oportunidades de tornarem-se potências mundiais. Assim, um país destituído de grande poder como o Brasil, a melhor defesa da soberania nacional poderia ser a manutenção dessa hierarquia e o fortalecimento da aliança com aquela potência, cuja política externa mais se aproximasse dos interesses nacionais brasileiros.

> *Secundariamente, la búsqueda de una "relación especial" con los Estados Unidos apuntó a neutralizar el poderío militar argentino y las amenazas a Brasil que pudieran surgir de una coalición subregional liderada por la Argentina.*[122]

---

[121] Em 1890, a Marinha norte-americana era a sexta do mundo em tonelagem total de seus navios e em 1907 já era a terceira, perdendo somente para Inglaterra e Alemanha.

[122] RUSSEL, Roberto, TOKATLIAN, Juan Gabriel. *El lugar de Brasil en la política exterior argentina.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Econômica, 2003, p. 22.

A procura de realinhamentos que "compensem" desequilíbrios regionais aparentes ou reais não costuma ser o resultado de escolhas ideológicas ou culturais dos governos, mas sim um efeito da própria mecânica da balança de poder regional entre as nações. A Argentina, por exemplo, esteve tradicionalmente, ao longo de sua história, mais distante dos EUA do que o Brasil. É possível que Rio Branco pensasse no equilíbrio de poder com a Argentina quando tomou ações de aproximação com os Estados Unidos, mas o seu interesse em consolidar o chamado "Pacto ABC", também refletiu seu desejo em definir um esquema diplomático complementar destinado a contrabalançar a relação com Washington.

Ao se estudar a história das relações internacionais da Argentina, percebe-se que um personagem ocupa lugar de destaque: Estanislao Severo Zeballos. Caracterizado em algumas obras brasileiras como a "encarnação das tendências brasilófobas"[123] na Argentina, Zeballos foi uma figura que construiu uma forte resistência argentina aos planos brasileiros. Assim, durante os anos da primeira década do século XX, o Cone Sul foi cenário de um interessante jogo diplomático, cujos principais protagonistas foram os chanceleres Zeballos e Rio Branco. Enquanto este lançava as bases de uma política externa brasileira independente, evitando alianças excessivas e confrontações desnecessárias, Zeballos, se ocupava em evitar que o Brasil ganhasse prestígio internacional e uma posição mais vantajosa e favorável na América do Sul.

Zeballos alcançou a área diplomática aos 35 anos, e em diversas publicações argentinas ele aparece como alguém de destaque na história do seu país até o momento de sua morte em 1923. Transitava com facilidade entre o jurídico, o científico e o educativo e possuía uma visão de Argentina que seria uma analogia ao que Rio Branco queria para o Brasil. Contudo, características pessoais os diferenciavam profundamente no trato das relações internacionais.

As desproporções sociais e econômicas dos dois maiores países da América do Sul repercutiram sobre suas políticas externas: a diplomacia argentina se revestiu do mito de interlocutora da Europa e de uma espécie de "destino manifesto" para a hegemonia regional, ao passo que a diplomacia brasileira pareceu concentrar-se, entre outros objetivos, na tentativa de reequilibrar o balanço de forças na região e em resolver seus limites territoriais, mas também se posicionando de certa forma como o interlocutor dos Estados Unidos.

O triângulo internacional Brasil-Estados Unidos-Argentina agravou as tensões entre Rio Branco e Zeballos, cujas políticas eram divergentes em relação aos Estados Unidos.

---

[123] BELLO, José Maria. *História da república, 1889-1954: síntese de setenta e cinco anos de vida brasileira.* 7ª edição. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976, p. 190.

Enquanto a diplomacia brasileira intencionava consolidar sua posição de potência sul-americana a partir dos fundamentos da Doutrina Monroe, a Argentina, contrariamente, criava forte oposição às idéias norte-americanas. Durante a presidência de Theodore Roosevelt (1901-1909) a Doutrina Monroe adquiriu um objetivo caro e preciso que não conseguia esconder mais a finalidade imperialista. A interpretação dada, mais conhecida como Corolário Roosevelt, não passava de uma pitoresca doutrina que permitia castigar as repúblicas latino-americanas por seu "mau comportamento".

Por todo o século XIX, a Argentina resistiu abertamente à política e aos ideais dos Estados Unidos, opondo-se às primeiras iniciativas norte-americanas que visavam a criação de um sistema interamericano. Durante esse mesmo período tornou-se praticamente uma espécie de colônia da Grã-Bretanha, pois os produtores agrícolas argentinos optaram por um estreitamento das ligações econômicas com os britânicos, que persistiram até o término da Segunda Grande Guerra. A diplomacia era prolongamento de interesses e hábitos sociais da elite. As ricas classes de comerciantes portenhos e estancieiros tinham interesses convergentes quanto à inserção da Argentina na esfera de influência britânica, embora por motivos distintos: aqueles, importação; estes, exportação. Ambos dependiam de capitais ingleses. A presença britânica era avassaladora no comércio e nos investimentos e empréstimos. No período de 1890 a 1914, a Argentina ocupou o primeiro lugar como destino de investimentos ingleses. A metáfora das "relações carnais" não é tão artificial: o complexo de produção, armazenamento, transporte e exportação de carne era praticamente monopolizado por empresas britânicas. Em contrapartida, as iniciativas políticas e econômicas de solidariedade norte-americana, ademais de terem tendência anti-européia, eram inoperantes nas questões estratégicas de interesse argentino, que demonstravam não aceitar a liderança norte-americana no continente. No entanto, nos meados do século XX, já era possível perceber que a aliança escolhida pela elite portenha mostrou-se desastrosa para a sua economia, pois a Grã-Bretanha perdeu o seu Império e sua posição hegemônica e não mais conseguiu dar suporte à economia argentina.

O autor norte-americano Arthur P. Whitaker[124] afirma que a posição da Argentina no extremo sul do hemisfério meridional, distante das grandes potências do hemisfério norte, inclusive da maioria das nações latino-americanas, provocou três efeitos. O primeiro foi fazer da Argentina uma nação psicológica e fisicamente periférica dos subsistemas europeu e interamericano, e até mesmo do sistema internacional. O segundo foi o de reduzir os efeitos

[124] WHITAKER, Arthur P. *La Argentina y los Estados Unidos.* Trad. Marta Mercader de Sánchez-Albornoz. Buenos Aires: Proceso, 1956, p. 104.

dos laços econômicos e culturais excepcionalmente fortes com a Europa e dessa maneira tendeu a se manter na periferia política tanto em relação com o subsistema europeu quanto com o norte-americano. O terceiro foi fazer com que o grau de poderio militar argentino, durante a *Pax Britânica* de um século, fosse medido e comparado, em grande parte, com os de seus vizinhos imediatos da América do Sul. Ou seja, todos eles eram mais fracos, exceto o Brasil, e durante algum tempo o Chile, mas nenhum deles representou uma séria ou prolongada ameaça à Argentina. Conseqüentemente, seu próprio entendimento de poder foi de modo geral forte, o que provavelmente poderia explicar porque a Argentina sempre demonstrou menor entusiasmo pela cooperação internacional do que outros paises sul-americanos.

> *Mientras la Argentina se mantenía politicamente alejada de Europa, sus lazos más fuertes economicos y culturales la unieron a ella, lazos que se robustecieron a medida que se conformaba la Argentina moderna a fines del siglo XIX y principios del XX. Este fue el periodo em que los Estados Unidos lanzaron el panamericanismo. Tambiém fue el período em que la antigua preponderancia economica de Gran Bretaña se hizo tan grande que muchos observadores consideraron a la Argentina com un dominio britanico.*[125]

Até o início do século XX, os Estados Unidos não encontraram um interesse econômico na Argentina que compensasse a sua distância geográfica. De início, com economias não complementares, logo se fizeram competidoras quando a Argentina seguiu de perto os Estados Unidos no desenvolvimento da agricultura comercial e exportação em grande escala de carnes e cereais para a Europa. Assim, é compreensível a não adequação da Argentina, ficando fora do alcance do que se consideraria a típica política latino-americana dos Estados Unidos.

A política externa brasileira nesse período, caracterizada pelo pan-americanismo e pelo monroísmo, contribuiu para consolidação do bloco de poder internacional liderado pelos Estados Unidos. O comércio era, segundo Bradford Burns, o pano de fundo para a atuação diplomática do Brasil, principalmente no que se refere à exportação de café, principal produto da pauta da balança comercial brasileira.

O pan-americanismo era outra questão e proporciona as melhores ferramentas para explicar o desenvolvimento das relações entre a Argentina e os Estados Unidos a partir de 1890. Fomentado especialmente por estes, o movimento pan-americano, ainda segundo

---

[125] Ibidem.

Whitaker, teve a princípio o propósito principal de apoiar os interesses econômicos da América Latina. Promulgada a Doutrina Monroe, estava lançada a base da teoria da unidade continental. Duas fases a caracterizaram: a primeira visou fins defensivos em relação à Europa, ou seja, desconstruir totalmente a ameaça da recolonização européia, e a segunda a unidade continental sob as formas norte-americanas.

> *El comercio entre los Estados Unidos y la Argentina ha crecido en los últimos años. Desde algún tiempo, las importaciones de productos norteamericanos en este país aumentan de año en año* [...]. *En cambio, la introducción de artículos argentinos en la República del Norte no crece en igual proporción. Las cifras los demuestran. Según la estadística nacional del comercio, que dirige el doctor Francisco Latzina, en el decenio de 1892-1907, las importaciones de artículos de la Unión han subido de 11.139.065 a 38.842.277 pesos oro, mientras que las exportaciones para aquel país han pasado solamente de 5.875.295 a 10.940.436 pesos oro*.[126]

A Doutrina Monroe, sintetizada no lema "a América para os americanos", funcionou como justificativa ideológica e o fato de que os Estados Unidos se tornavam a primeira potência industrial do mundo deu-lhe maior densidade econômica e a mais ampla dimensão política. Contudo, a idéia de fechar o continente em uma união aduaneira, inspirada no *Zollverein*[127], não encontrou maior receptividade e não se concretizou, devido, sobretudo, à oposição da Argentina e do Chile, na 1ª Reunião Pan-Americana, realizada em Washington (1889-1890). Diante do fracasso, os Estados Unidos procuraram negociar, separadamente, com os estados latino-americanos tratados de comércio com recíprocas concessões tarifárias.

Os Estados Unidos, que nesse momento emergiam como potência industrial, preparavam-se para confirmar, pelas armas, sua autoridade exclusiva sobre o continente americano. A coerção dar-se-ia pela utilização do *Big Stick* com o fito de exercitar o que o próprio presidente norte-americano denominou de *international police power*.

Rio Branco, ao ajudar os Estados Unidos a consolidarem o seu subsistema regional americano, também ajudou o Brasil a consolidar as suas fronteiras e posições neste mesmo subsistema. Ou seja, não havia ingenuidade ou idealismo na adesão brasileira ao pan-americanismo: a aproximação com Washington exprimia a percepção realista de que manter relações próximas com a nova potência mundial convinha aos interesses do Brasil, sem comprometer a soberania. A americanização da política externa brasileira, depois da gestão

---

[126] PIÑERO, Noberto. La Política Internacional Argentina. In: Revista Americana, volume IX, jan-fev-mar de 1913, p. 361.

[127] Processo que desmantelou as barreiras comerciais entre os diversos estados alemães e permitiu a unificação econômica e política do país, ultimada em 1870-1871.

Rio Branco, se consolidou com o decorrer dos anos, sobretudo depois da Primeira Guerra Mundial, quando decresceu a hegemonia econômica da Inglaterra e os Estados Unidos passaram a ser o fator fundamental de nossa balança de pagamentos.

> *Lembrei-me, então, das palavras com que Roosevelt, Presidente da América, respondeu ao telegrama em que Afonso Pena, Presidente do Brasil, lhe deu conta da grandiosa recepção:* "Os navios de guerra americanos, disse S. Ex., a 15 de janeiro de 1908, não existem para outro fim senão o de proteger a paz contra possíveis agravos e a justiça contra possíveis opressões."[128]

Em 13 de janeiro de 1905, a representação do Brasil em Washington foi elevada à categoria de embaixada, acompanhada de ato recíproco e simultâneo do governo norte-americano. Na virada do século, a embaixada ainda era uma raridade diplomática, característica exclusiva das capitais das grandes potências mundiais. Em 1904, Washington só contava com sete embaixadas, quais sejam, Alemanha, Áustria-Hungria, França, Grã-Bretanha, Itália, México e Rússia. O Brasil, em 1905, seria, portanto, o primeiro país da América do Sul a possuir essa elevação diplomática, o que ocasionaria um princípio de tensão para com os seus vizinhos mais próximos, principalmente a Argentina. Dessa forma, a aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos se consolidava através de ações concretas, enquanto o governo argentino, além de não concordar com a política norte-americana, também já desconfiava de certas atitudes do governo brasileiro como a aprovação do programa de reaparelhamento naval de 1904. No entanto, a criação da embaixada não materializou muitas vantagens de ordem política ou econômica, parecendo que o governo brasileiro tivesse utilizado esse fato de maneira publicitária. Ou seja, a promoção internacional obtida pelo Brasil lhe teria sido suficiente, sendo que nenhuma política mais coerente, ampla ou sistemática de cooperação entre os dois países estava nos planos do Ministério das Relações Exteriores.

Havia na América do Sul uma semelhança formal com o sistema europeu de Estados: rivalidades geopolíticas, disputa por territórios, corrida armamentista, além da tendência à formação de alianças e contra-alianças. Ao longo do século XIX, a Argentina travou com o Brasil uma disputa pela hegemonia na região do Prata. Com a Proclamação da República no Brasil, em 1889, iniciou-se uma aproximação, que se mostrou efêmera em razão, particularmente, da persistência da rivalidade estratégica, evidenciada, na primeira

---

[128] LOBO, Helio. As relações entre Estados Unidos e Brasil. *In: Revista Americana*, volume XVIII, out-nov-dez de 1917, p. 99.

década do século, pelas preocupações dos meios político e militar argentinos com o programa de rearmamento naval brasileiro.

A diplomacia brasileira, por sua vez, julgava como ingerência indevida as propostas argentinas de limitação da marinha brasileira ou de "equivalência naval". A negociação de tratado de arbitramento entre os dois países em 7 de setembro de 1905 contribui para relaxar as tensões, mas não superou a rivalidade.

> *A arbitragem é adorno exterior que ao sopro da realidade desaparece dando lugar a triste e, muitas vezes, dolorosa contingência da verdade, senão apoiar-se na educação militar da nação apercebida para a defesa. Por conhecer os ensinamentos do mundo e desejar lealmente a paz é que o Brasil arma-se para a guerra.*[129]

No limiar do século XX, a diplomacia portenha abandonara em definitivo o sonho de reconstituir o Vice-Reinado – ideal geopolítico alimentado ao longo do século XIX –, mas não se desvencilhara da preocupação de exercer a liderança ou a hegemonia regional. Nesse sentido, perseguia uma política que buscava modificar a distribuição de poder na região com vistas ao exercício da hegemonia. O espírito de rivalidade política entre Brasil e Argentina se fortaleceu quando o vice-presidente Figueroa Alcorta assumiu a presidência, no início de 1906, e designou Estanislao Zeballos para, pela terceira vez, chefiar o Ministério das Relações Exteriores, onde ficaria até junho de 1908.

No entanto, não haveria nenhuma questão propriamente de caráter oficial entre as duas nações. Todos os incidentes seriam extra-oficiais, e o próprio Rio Branco lembraria depois que nunca recebera do governo argentino qualquer ofensa ou desconsideração, mesmo quando Zeballos fazia parte dele. Como ministro, por exemplo, Zeballos não apresentou ao Brasil uma reclamação sequer. Esse caráter extra-oficial no relacionamento de discórdia entre Zeballos e Rio Branco refletiu-se na produção documental da época. Por exemplo, os relatórios ministeriais da pasta das Relações Exteriores do Brasil durante a gestão de Rio Branco não foram publicados, as mensagens presidenciais de Afonso Pena não relatam qualquer episódio de tensão entre Argentina e Brasil, assim como os relatórios ministeriais da pasta da Marinha.

As campanhas antibrasileiras do grupo zebalista desenvolviam-se na imprensa e nos comícios, sem a participação ostensiva dos órgãos governamentais. Certa vez, sendo o barão do Rio Branco interpelado sobre o que pensava sobre as acusações feitas contra ele pelo seu

---

[129] BURLAMAQUI, Armando. Relações internacionais sul-americanas. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 6, dezembro de 1904, ano XXIV, p. 899.

ardente colega de Buenos Aires, se limitou a responder com muita tranqüilidade que sempre tinha seguido uma política de sincera cordialidade com a Argentina, mas que esta política tinha sido sempre contrariada por Zeballos.

Gradativamente, Zeballos colocava em prática o seu planejamento político. Em dezembro de 1906, Rio Branco fora informado de que Zeballos procurava influenciar o governo argentino no sentido de intimar o do Brasil a reduzir a encomenda de navios feita dentro do plano de reaparelhamento de Marinha. Em 1907, a Argentina desejava a redução de 20% nas tarifas alfandegárias para a entrada de alguns dos seus produtos no Brasil, assim como havia concedido aos Estados Unidos, porém não houve receptividade por Rio Branco, que alegou desvantagens nesse tratado de comércio com a Argentina, cujas importações de produtos brasileiros não se comparavam às importações efetuadas pelos Estados Unidos.

Sem sucesso com a tentativa do tratado de comércio, Zeballos procurou manter sua política no âmbito da equivalência naval. Para Zeballos, o plano de reaparelhamento naval brasileiro foi o grande assunto de sua campanha contra Rio Branco. Dentro do governo, no congresso, na imprensa, ele pregava ao mesmo tempo o armamentismo e a equivalência naval. O que ele propunha, por meio de artigos sem assinatura, é que o Brasil dividisse a esquadra em construção na Europa. Ora, os *dreadnoughts*, pelas suas dimensões, estavam impossibilitados de entrar no Rio da Prata. Era como se o novo plano de construção naval levasse implícita a garantia de que os navios brasileiros não se destinavam jamais a atacar Buenos Aires.

> *Mas da ausência radical de intenções agressivas nesse projeto, do seu caráter especialmente defensivo lhe imprimimos o cunho mais visível, estabelecendo por base da organização da nossa futura esquadra a construção de navios incapazes de penetrar nas águas do Prata.* [...] *Encomendando couraçados para o oceano, manifesto é que o Brasil não se apercebia para a guerra, senão quando ela nos procurasse nas nossas costas e nos nossos mares.*[130]

Era conhecida a opção de Rio Branco em repelir a sugestão da divisão da esquadra em prol de uma proposta de equivalência naval, por isso Zeballos concentrou-se na sua campanha armamentista, procurando obter do Congresso a votação de uma grande esquadra para a Argentina. Parece que somente indicando o Brasil como um inimigo "imperialista" em posição ofensiva seria possível Zeballos obter do Congresso argentino apoio para os planos de

[130] Anais do Senado Federal, Rui Barbosa em 21.10.1908.

rearmamento argentino. Este argumento foi a base para a campanha antibrasileira desencadeada em Buenos Aires, em 1908.

Como conseqüência da lei brasileira que definia o programa de reaparelhamento naval de 1904, houve a aprovação de uma lei similar na Argentina em 1905, e da mesma forma ocorreu em 1908, quando aprovada a lei brasileira de alteração desse programa, em 1906. Contudo, Zeballos não conseguia nem a popularidade, nem a adesão das classes dirigentes. Ao contrário, na mesma proporção que ampliava sua campanha contra o Brasil, erguia-se uma opinião pública argentina contra aquela aventura agitacionista. Para a grande melancolia de Zeballos, enquanto se via em minoria e enfraquecido, Rio Branco tinha todo o apoio do governo e da sociedade brasileira. Ou seja, uma nação apoiava o seu líder que desejava a aliança e a concórdia, e a outra repelia o seu ministro que desejava a luta.

A entrada de Zeballos para o governo encontrava oposição e reserva dentro da própria Argentina em face da sua conhecida atividade política e jornalística contra o Brasil e também contra o Chile. Os exportadores argentinos de cereais e carnes, por exemplo, pressionavam a favor de condições de paz e governabilidade que lhes permitissem garantir o intercâmbio comercial. Os interesses capitalistas contraditórios são facilmente detectáveis em meio aos conflitos diplomáticos de Brasil e Argentina. Por um lado, os banqueiros financiavam a compra de armamentos, fazendo grandes negócios e possibilitando que as indústrias bélicas obtivessem lucros substantivos. Por outro, não lhes era conveniente que se desenrolassem conflitos bélicos prejudiciais às outras áreas de negócios.

Sobre os dois países havia ainda, a pressão econômica exercida pela empresa alemã *Krupp*, interessada em desbancar a francesa *Creusot*. A rivalidade Brasil-Argentina permitiu aos assessores alemães a oportunidade de ganhar influência entre os altos administradores militares argentinos. No entanto, ao mesmo tempo, o Secretário de Estado de assuntos exteriores mostrava sua preocupação a respeito das negativas conseqüências de uma eventual guerra entre Brasil e Argentina para o comércio com a Alemanha. Partindo desta percepção, o governo alemão decidiu seguiu uma política eqüidistante de ambos antagonistas.

A 21 de junho, Estanislao Zeballos, vencido na política interna e na externa, abandonava o seu cargo de ministro. O presidente argentino Figueroa Alcorta verificara que se havia tornado insustentável a posição do seu ministro do Exterior. Ele quase isolara a Argentina, criando incidentes com Brasil, Chile e Uruguai. Ao mesmo tempo em que vetava um tratado com o Chile, estava envolvido com as questões de equivalência naval com o Brasil, e de jurisdição sobre as águas do Prata com o Uruguai. Durante o período em que se processou a demissão do Sr. Zeballos, este tomou alguns dias para apresentar a sua renúncia,

a fim de preparar um relatório que descrevia toda sua atuação como ministro das Relações Exteriores, acompanhado de documentos referentes às questões que tramitaram durante sua gestão.

O Sr. Victorino de la Plaza, que segundo o plenipotencionário espanhol na Argentina[131] era um *acaudalado anciano de setenta e tantos años que lleva muy bién, mantiniéndose fuerte y com excelelnte salud*, substituiu Zeballos em um momento em que existiam receios e desconfianças com o programa de grandes aquisições de material de guerra naval do Brasil, cuja compra não apresentava nenhum motivo visível que explicasse e justificasse esse esforço realmente extraordinário e colossal. Nesse momento, a Argentina possuía mais de 6 milhões de habitantes, apresentava uma taxa de crescimento anual de 5%, e um progressivo desenvolvimento nos campos da educação, ciência e cultura.

Rio Branco compreendeu o contexto de mudanças em que a Argentina se encontrava e resolveu aproveitá-lo. Então, diante de uma surpresa generalizada, Rio Branco enviou ao Congresso o Tratado de Arbitragem entre Brasil e Argentina, que havia sido firmado no Rio de Janeiro em 7 de setembro de 1905, e que desde essa época havia ficado nas pastas de arquivo do seu ministério. Em 1909, apresentou-o aos argentinos, cuja demonstração representou o embrião do conhecido pacto ABC. Nada podia afirmar melhor que isso as intenções pacíficas do Brasil.

Foi então que parte do parlamento argentino percebeu nesse Tratado a oportunidade inesperada de construção de um argumento contra os excessivos gastos militares que o Governo argentino estava se dispondo a efetuar. Contudo, a outra parte, “los alarmistas”, proclamavam que o tratado exposto pela chancelaria brasileira não modificava em nada a situação daquele momento e que não podia de nenhuma maneira impedir que a Argentina de se armar, como não o havia impedido o Brasil. Essa ação indicava claramente a intenção que tinha o governo argentino de prolongar o estado de inquietude. O surpreendente é que o Presidente Alcorta nem se havia dado conta que essa prorrogação, no mesmo momento que o Congresso brasileiro ratificou por unanimidade esse Tratado de Arbitragem, constituía uma falta de delicadeza pela qual o Brasil podia bem desgostar. Desta feita, o debate sobre o referido tratado foi prorrogado para maio de 1909, possibilitando a aprovação da Lei de Armamentos argentina. A empresa *Krupp* terminou ganhando o contrato em detrimento da francesa *Creusot* e esse triunfo foi celebrado pelo próprio Zeballos, com um jantar oferecido aos chefes das Forças Armadas em sua residência.

---

[131] Despacho nº 78, de 1º/07/1908, do ministro plenipotencionário espanhol Luis de la Barrera sobre a renúncia do ministro Zeballos e a política internacional rioplatense.

> *As despesas extraordinárias, votadas na lei de armamentos n. 6.283, de 16 de dezembro de 1908, dificilmente podem, com rigor, ser calculadas. A lei autorizava a construção de 3* dreadnoughts*, e 17 grandes* destroyers*, a reforma dos navios antigos e a ampliação de todos os arsenais. Avalia-se em 52.360.000 pesos-ouro o custo total da nova esquadra com o equipamento necessário e os navios auxiliares.*[132]

Eleito presidente da República em 1910, Roque Saenz Peña surgia, em meio de uma grande expectativa pelas mudanças políticas, como o estadista argentino capaz de tomar a mão que o Brasil estava estendendo. Rio Branco e Saenz Peña encarnaram neste ponto culminante, em que os dois países se aproximavam, o aperfeiçoamento de um movimento iniciado dez anos antes e posto em marcha por Campos Salles e Julio Roca. No entanto, os melhores frutos da convergência Brasil-Argentina só apareceriam oitenta anos depois, com dois outros Chefes de Estado, os presidentes José Sarney e Raul Alfonsin, fundadores do Mercosul.

O Brasil de Rio Branco e a Argentina de Saenz Peña entraram em uma época rica em acontecimentos interiores, mudanças sociais e políticas e construção de uma sociedade moderna. Em 10 de fevereiro de 1912, morreu o barão do Rio Branco. Nesse mesmo ano, o Congresso argentino sancionaria a Lei do sufrágio universal que levou o nome de Saenz Peña.

Historicamente, a política externa argentina foi moldada pelo temor ao hegemonismo brasileiro. Quando, no início do século XX, o Barão do Rio Branco estabeleceu a estratégia da parceria privilegiada entre o Brasil e os Estados Unidos, a Argentina reforçou seus laços tradicionais com a Europa. O anti-americanismo, moderado ou estridente, marcou a diplomacia argentina durante décadas. O barão do Rio Branco, ao proclamar a vocação americanista do Brasil, elegendo os Estados Unidos como nosso pólo natural de atração, seria considerado pelos padrões de hoje um “entreguista”, quando na época, obviamente, o que ele se propunha era desvencilhar-se do imperialismo de turno de então, que era o britânico. Ao término da gestão de Rio Branco, os Estados Unidos absorviam 36% das exportações do Brasil. Desde 1870, eles compravam mais da metade da produção brasileira de café. A posição dos produtos americanos no Brasil passou de US$ 11 milhões em 1905 para US$ 15 e US$ 19 milhões em 1906 e 1908, respectivamente. De 1889 a 1908, as vendas dos Estados Unidos ao Brasil aumentaram um pouco mais de 100% contra 73% da Alemanha, em parte graças ao acordo comercial implementado no Governo Rodrigues Alves.

---

[132] VASCONCELLOS, Genserico de. Op. Cit., p. 404.

Rio Branco teria sido o principal responsável pelo deslocamento do eixo diplomático brasileiro de Londres para Washington. Esta alteração refletia, por um lado, a percepção do novo papel dos EUA no cenário internacional e a consciência da dependência comercial do Brasil em relação à república da América do Norte; por outro lado, a percepção do gradual retrocesso da influência britânica sobre o sistema americano. A herança do Barão consolidou o papel do Itamaraty como organismo estatal capaz de resistir às pressões decorrentes da natural alternância das coalizões governamentais que detiveram o poder no Brasil no século 20. Dada esta tendência política foi possível construir uma reputação de excelência e preservar uma posição preeminente nas negociações do amplo leque de temas que em muitos outros países são tratados por mais de um ministério.

4.2 ESTRATÉGIA NAVAL E POLÍTICA EXTERNA: CRISE ARMAMENTISTA

O caráter integrado da Estratégia Nacional deveria impedir que se considerassem "ações estratégicas" isoladas e independentes nos diferentes campos de poder, obrigatoriamente deveria haver uma interação, apoiando-se e complementando-se mutuamente. Contudo, a projeção externa do Poder Nacional dos Estados não é ordenada exclusivamente pela relação entre as estratégias específicas. Deve-se atentar para o ordenamento baseado em ideais e sentimentos comuns que influenciam as decisões dos estadistas ou estrategistas.

> *Acha-se, assim, o exercício do poder naval estreitamente ligado à política internacional; e, por isso, faz-se mister que a política geral, e que se ocupa,* [...] *de todas as questões concernentes aos mares, não somente seja acompanhada com a maior atenção por aqueles que dirigem a marinha, mas seja ainda guiada convenientemente, com a vigilante colaboração destes com os homens do governo, tendo-se em consideração as imprescindíveis necessidades da ação no mar.*[133]

Após sérios desentendimentos que quase os levaram à guerra, Argentina e Chile lograram, em 1902, um acordo que estabelecia o arbitramento das pendências sobre limites pelo Governo britânico, ao mesmo tempo em que os dois governos assinavam um Protocolo de desarmamento por meio do qual se comprometiam a limitar as respectivas forças navais e terrestres. No entanto, esses pactos não incluíram o Brasil. Dessa forma, permitiu-se a este uma certa autonomia política para implementar a renovação material do Exército e da Marinha, enquanto que, ao mesmo tempo, emperrava os chilenos e argentinos em expandir

[133] GIAMBERARDINO, Osca Di. *A arte da guerra no mar.* Trad. de Miguel Magaldi. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1939, p. 79.

suas forças navais. Para o Brasil, o Chile representava uma espécie de contrapeso geopolítico, no sentido de que obrigava a Argentina a manter suas atenções voltadas para as duas fronteiras. Além disso, o fato de que perdera a liderança naval no subcontinente, tornava necessário a reorganização da marinha de guerra brasileira, o que suscitava temores em Buenos Aires.

O Brasil e a Argentina disputavam a influência regional desde que se consolidaram como Estados autônomos. A herança histórica de desconfianças políticas entre Brasil e Argentina, que vem desde a Guerra da Cisplatina, sempre dificultou uma ação política de cooperação entre ambos. Assim, provavelmente, é possível se explicar a grande cautela do ministro Rio Branco em relação à Argentina durante a sua gestão na pasta das Relações Exteriores. Essa desconfiança mútua alcançou, em 1908, o ápice do pior momento das relações bilaterais, gerando profundo sentimento de insegurança em Buenos Aires diante do programa naval brasileiro de 1906. Embora os navios de guerra possam explorar oportunidades, eles também podem incitar hostilidade, encorajar expectativas indesejáveis, ou até mesmo provocar um ataque de autodefesa. Na Diplomacia Naval[134], o efeito de qualquer armamento é sempre indireto porque será filtrado através da percepção dos decisores do outro Estado

> *Establecido el equilibrio com Chile, el único desafío parecía ser el desarrollo científico y técnico necesario para mantener y operar las nuevas unidades, pero no fue así. Entre 1904 y 1906 el pujante Brasil decidió adquirir en Inglaterra tres acorazados tipo Dreadnought, dos exploradores y diez destroyers.*[135]

O Brasil foi a segunda nação a autorizar a construção de couraçados de 19.000 toneladas. Antes, só o Japão nos precedera com navios desse deslocamento, pois que o Almirantado inglês se contentara, porém, por pouco tempo, com as 18.000 toneladas do *Dreadnought*. Não tardou e a Inglaterra também ordenou a construção do *S. Vicent* do mesmo deslocamento, tipo e poder do nosso Encouraçado *Minas Gerais.* Quanto às demais nações, verificou-se que Alemanha, França, Rússia, Itália, Áustria e Estados Unidos também resolveram ordenar a construção de navios de mesmo deslocamento.

> *Ao ser lançado ao mar o* Minas Gerais, *tipo brasileiro presentemente do navio de combate, o "Times" consignou: "não só é o mais poderoso, como é*

---

[134] RAZA, Salvador Ghelfi. Diplomacia naval: um estudo em estratégia. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 4, 5 e 6, volume 117, abril, maio e junho de 1997.
[135] ARGENTINA, Secretaria Geral Naval de la Armada Argentina. Op. Cit., p. 130.

> *o mais belo couraçado que jamais se construiu." Confirmando o conceito do grande jornal londrino, o "Observer" disse: "Ele é, incontestavelmente, o mais poderoso navio de guerra do mundo, e, além disso, um dos mais belos navios que existem, sob o ponto de vista da construção naval. Suas linhas são tão graciosas e tão perfeitas como as de um "yacht" a vapor. Ele não tem a aparência pesada como muitos dos monstros navais."*[136]

O programa naval brasileiro de 1904 foi responsável pela aprovação da Lei 4.585 de 1905 na Argentina, assim como a remodelação do programa de 1904 em 1907, no Brasil, também ocasionou um reforço no lado argentino com a aprovação da Lei 6.283 em 1908. Esse fenômeno de ações recíprocas aponta na direção das ponderações de que nenhum Estado, por mais fraco militarmente que possa parecer, negligencia sua segurança, armando-se conforme suas possibilidades, embora como conseqüência desse comportamento, uma corrida armamentista pudesse se estabelecer, acirrando o contexto regional da América do Sul.

> *Posteriormente a 1907 el desarrollo naval brasileño contrabalanceó las necesidades de recortes presupuestarios, volviéndose a atender las actividades de las Fuerzas Navales, aunque a un ritmo más pausado. La nueva necesidad de equilibrarlas con las de otro país sudamericano condujo en 1905 a la sanción de la Ley n 4.586 de aquisiciones navales y en 1908 de la Ley n 6.283, refuerzo de la anterior.*[137]

Embora as armas sejam propriamente instrumentos que desenvolvem a força necessária para conduzir e vencer a guerra, não há dúvida de que, para uma análise do papel político que podem desempenhar, é mister considerá-las, antes de mais nada, dentro dos limites da sua função defensiva de instrumentos de manutenção da ordem. O apoio que um navio de combate pode oferecer a seu país, em favor da política externa, está diretamente relacionado com o poder de modificar ou simplesmente influenciar as situações políticas do outro país. Ou seja, o Poder Naval também é usado como instrumento da política externa em tempo de paz. A quantidade de navios, o tipo de artilharia destes, o seu posicionamento nos mares ou até mesmo a simples pretensão de adquiri-los já é suficiente para apoiar a estratégia diplomática de um país, mas que também podem contribuir para o aparecimento de novos riscos. Para minimiza-los é necessário que as estratégias diplomáticas estejam bem definidas e de acordo com os Objetivos Nacionais. No entanto, por mais planejamento que se haja, os

---

[136] BAPTISTA, Homero. *A marinha nacional (trabalhos parlamentares).* Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1910, p. 240.

[137] ARGUINDEGUY, Pablo E.; RODRIGUEZ, Horacio. *Las Fuerzas Navales Argentinas – Historia de la Flota de Mar.* Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano, 1995, p. 173.

efeitos que os navios de combate podem provocar nas políticas externas nunca poderão ser completamente previstos.

> *Mas, ainda que as ameaças não conduzam necessariamente à guerra* [...], *elas iluminam um aspecto também central da relação entre guerra, política e estratégia: o problema das chamadas "percepções" que os Estados* [...] *têm uns dos outros – imagem agressiva ou pacífica – para ser entendida como a experiência vivida por um grupo dirigente na sua ação de controle e vigilância das ações, ou seja, das intenções dos inimigos, próximos ou distantes.*[138]

Os navios de guerra são instrumentos tão flexíveis para o exercício da coerção que até o simples fato de planejar a sua aquisição já demonstra um indício parcial de seus possíveis empregos. Outros indícios aparecem complementados na forma, às vezes inadequada, de declarações oficiais do governo que se limitam a ser hipocritamente ambíguas pelo desejo simultâneo de satisfazer o tom político prevalecente e as aspirações profissionais dos oficiais de marinha. A diplomacia coercitiva é uma alternativa a guerra. Seu êxito real depende, em grande parte, do emprego de navios de guerra. Ainda que outros meios estejam disponíveis ou sejam empregados em seu apoio, a presença de navios de guerra deve, sem dúvida, vincular-se especificamente como mínimo ao uso potencial da força para resolver uma disputa de interesses. A política de desenvolvimento de uma força naval, diante da ausência de um poder marítimo significativo produz inevitavelmente o efeito de uma agressão planificada. A criação de uma força naval converte automaticamente o Estado possuidor em um fator incerto e ameaçador da vida internacional. Esse tipo de política incita a uma forte ação defensiva por parte dos Estados marítimos já desenvolvidos, já que não implica uma competição comercial, e sim uma ameaça armada.

> *A teoria "realista" é a mais clássica e tradicional, e insiste em que a distribuição de forças representa a principal causa de guerra em um ambiente fundamentalmente anárquico, como seria o do sistema internacional; sendo assim, os estadistas estariam obrigados, à luz do chamado "dilema de segurança", a iniciar a guerra toda vez que o arranjo das relações entre potências colocar em risco a vulnerabilidade do seu país.*[139]

É necessário perceber claramente que o mundo, naquele momento, não constituía ainda um sistema global unificado como em nossos dias. O que existia era o sistema europeu

---

[138] BONANATE, Luigi. op. cit, p. 79.
[139] BONANATE, Luigi. Op. Cit, p. 106.

tradicional da Balança ou Equilíbrio do Poder, dominado pelas seis grandes potências que mantinham embaixadas em Washington e dominavam, por sua vez, a África e a Ásia, dirimindo suas disputas por concertação ou pelo recurso freqüente à força. O Barão do Rio Branco, em carta ao Plenipotencionário na Argentina Domício da Gama, em 1908, expõe como o Secretário de Estado norte-americano Elias Root pensava: *Devo informa-lo de que dias antes Root se ofereceu a Nabuco para tratar da equivalência naval* [...]. Havia uma preocupação em comparar a força das diferentes potências, que compreendia sua posição em um determinado momento e o poder desejado em um futuro próximo. O pensamento se resumia no fato de que o equilíbrio era um sistema natural porque era conseqüência das relações internacionais. Assim, quando uma grande potência contava com uma força demasiada ameaçava as outras e, portanto, havia que se contrabalançar a desproporção.

A ordem realista sustenta-se, basicamente, na chamada "balança de poder". Ou seja: os Estados preservam-se, respeitam-se e garantem o cumprimento dos diversos tratados porque cada qual dispõe, individualmente, de uma "quantidade de poder" suficiente para fazer valer seus objetivos. Em certos momentos, o equilíbrio entre as forças garante uma medida de estabilidade ao sistema internacional. No entanto, essa estabilidade será sempre precária, pois à medida que, caso um Estado qualquer entenda contrariados os seus objetivos, nada o deterá na utilização de meios de poder (o recurso à guerra) para fazer com que prevaleçam. Para alguns estudiosos é uma ordem precária, instável, sujeita às flutuações de algo muito dinâmico, que são as equações de poder. O problema central do realista será o de medir constantemente o poder de seu país em relação aos seus pares do sistema internacional para saber em que nível está protegido dentro dos seus valores básicos.

Há uma antiga contenda entre a escola realista e a escola idealista, na qual os realistas parecem subestimar a importância dos valores e das estruturas internas dos Estados, enfatizando o equilíbrio de forças como a chave para a estabilidade e a paz. Os idealistas dão ênfase à primazia de valores como a democracia e cooperação, seja comercial ou intelectual, para assegurar uma ordem política internacional mais justa. No entanto, a dinâmica da balança de poder parece ser a chave central para a compreensão do sistema internacional do início do século XX. Entender quais são os pólos e como se "equilibram" é a tarefa fundamental do historiador ao se defrontar com situação bipolar que se desenhava com a acumulação de vantagens e de recursos de aparente poder por parte do Brasil. Destacam-se, assim, as teses clássicas do realismo que poderiam se exprimir de maneira mais adequada a esse momento histórico. O equilíbrio de poder entre a guerra e a paz parece representar a viga mestra da atividade diplomática. A verdade sobre o conceito de guerra e paz é que se pode defini-lo de

diversas maneiras, cada uma apropriada a um propósito distinto, mas não existe uma definição única que satisfaça todos os propósitos, ou seja, imune aos desafios que oferecem situações particulares, difíceis de se adaptarem ao marco referencial de uma definição geral. Portanto, sugerir que a guerra é um conflito violento entre estados, onde a política está determinada pelo desejo de infligir mais dano que a esperança de circunstância favorável, é estabelecer uma referência singular de medida para um objeto com dimensões complexas e multifacetadas.

Típico representante da corrente do realismo, Henry Kissinger, expõe, em seu livro *Diplomacia*, como esse entrelaçamento de tensões em um mundo em constante transformação configurou a diplomacia moderna, desde o século XVII até os dias de hoje. Desde os tempos de Nicolau Maquiavel (1468-1527), a corrente realista caracteriza-se pelo exercício do poder do homem de Estado que subordina toda valoração moral e legal à unidade estatal. Ou seja, trata-se de uma perspectiva utilitarista de acordo com a qual as ações do homem de Estado não podem basear-se em convicções que imobilizem as ações políticas, mas na responsabilidade para com o bem-estar das populações nacionais.

Ao se considerar o subsistema sul-americano nos primeiros anos do século, o princípio do equilíbrio de poder parece satisfatório para descrever seu funcionamento, à medida que cada Estado mantém sua independência e autonomia política e nenhum deles apresenta condições para impor aos demais uma relação de hegemonia. Contudo, nos sistemas formados por Estados que preservam a autonomia interna e externa (como o subsistema sul-americano) haveria uma tendência para o surgimento de uma ordem hegemônica. Os diplomatas, em cujos ombros pesa o fardo da política internacional, nem por um momento sequer, perdem de vista os Objetivos Nacionais e as suas exigências. Quando se julga essencial à segurança nacional um equilíbrio de força, não é possível acontecer somente por meio de palavras. O melhor dos instrumentos diplomáticos, a conferência não tem nenhum poder de magia capaz de alienar as convicções nacionais fortemente mantidas.

Era notório o discurso de Estanislao Zeballos advogando pela aquisição de armamentos em larga escala para que a Argentina pudesse fazer frente a temidas, e por ele vislumbradas, complicações internacionais neste continente. A presença desse estadista à frente do ministério do exterior era causa de grandes receios, sobretudo no Brasil, transmitindo a brasileiros e argentinos, a antiga rivalidade entre Rio Branco e Zeballos, cultivada desde que discutiram em Washington a complicada Questão das Missões em 1895.

Nesta pesquisa não serão apresentadas revelações inéditas nem mesmo reapresentar fatos mais que sabidos sobre esse famoso telegrama nº 9, cujo conteúdo foi deturpado e

publicado na imprensa argentina, a fim de insinuar uma coligação política e militar entre Brasil e Chile contra a Argentina. Na ocasião, Rio Branco optou por divulgar na íntegra o texto do referido telegrama. Esse episódio abalou a opinião pública de Brasil e Argentina.

> *Nuestras relaciones con el Brasil las han orientado siempre y las orientarán más que nunca en lo sucesivo, las grandes corrientes comerciales y economicas y, sobre lo todo, la profunda solidariedad de intereses materiales y morales que entre ambos paises existen.*[140]

Entre a maioria dos políticos que compunham o governo argentino, muitos acreditavam que a situação exposta pelo deputado Ayarragaray deveria determinar a política internacional do país. A Argentina e o Brasil não possuíam nenhum choque econômico, nenhum litígio pendente. Logo, as ratificações do Tratado de Arbitragem foram trocadas em Buenos Aires em 3 de dezembro de 1908.

Havia um espírito de compreensão mútua e de cooperação entre os países americanos que inspirou uma das mais importantes vertentes de nossa política exterior. A Conferência Naval de Londres de 1909 foi um dos acontecimentos da política internacional que contribuiu para a manutenção da paz. A corrida armamentista não podia continuar por tempo indefinido sem ferir a economia e causar outros transtornos sociais às nações que a sustentavam. Uma das características mais relevantes dos navios de combate adquiridos pela Argentina nas duas primeiras décadas do século XX foi a aquisição por meio de contratos de construção direto com os diversos estaleiros. Ou seja, esses meios foram incorporados novos na Armada Argentina, sem uso por nenhuma nação anteriormente.

É importante registrar que o orçamento ordinário da guerra e marinha em 1902, quando a questão chilena estava em sua fase crítica, e era de temer-se um conflito armado, não passava conjuntamente de 32 milhões de pesos. Em 1909, os orçamentos da guerra e da marinha, em um período de plena harmonia internacional sul-americana, eram respectivamente de 22.500.000 para o exército e 16.500.000 para a marinha; em 1914, ambos os orçamentos, somavam 60.521.154 (sendo 30.987.199 para o exército e 29.533.955 para a marinha). No espaço de 1908 a 1916, as despesas extraordinárias para a compra de navios votadas no Congresso somam a ordem de 52.360.000 pesos. Convertendo-se esta soma à nossa moeda, ao câmbio de 3$000 por peso, aparecerá a quantia em réis de 157.080:000$000.

---

[140] AYARRAGARAY, Lucas. *Discurso pronunciado por el Diputado em las sesiones secretas de la Camara de Diputados de la Nación el año 1908 en la discusión da la Ley de Armamentos.* Buenos Aires: Imprenta Nacional, 1910, p.10.

Em 12 de outubro de 1910, iniciou-se a gestão do presidente argentino Roque Sáenz Peña, ano em que o Brasil recebeu os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*. Nesse mesmo ano a Marinha brasileira também planejava novos direcionamentos para o terceiro encouraçado, pois de acordo com o ofício confidencial nº 2157, de 7 de maio de 1910, o Ministro da Marinha determinou ao Vice-Almirante Duarte Huet de Bacellar, Chefe da Comissão Naval na Europa, que o estaleiro Armstrong tornasse o "*Rio de Janeiro* superior aos argentinos". De acordo com o oficio confidencial nº 2761, de 22 de junho de 1910, do M.M. ao C.C.N.E., no dia 16 de junho o Presidente reuniu-se com o ministério e aceitou a proposta de um encouraçado de 30.000 toneladas relativo ao desenho 645 da proposta enviada pelo estaleiro inglês Armstrong. No entanto, todos ficaram curiosos pela diferença vantajosa do valor do contrato dos couraçados argentinos aos Estados Unidos, que foi recusado pela Armstrong pelo fato de ser impossível construir tal navio no preço estabelecido.

Segundo Clodoaldo Bueno, a Argentina também encomendou seu terceiro encouraçado, mas um acordo de cavalheiros, ainda no governo Sáenz Peña, fez suspender a corrida armamentista entre os dois países por meio da desistência mútua do terceiro navio.

> *Por aviso – reservado – nº 1.823, de 11 de abril de 1914 resolvestes entregar ao Conselho do Almirantado, para estudar, os planos de um encouraçado para substituir o ex-"Rio de Janeiro", planos estes que foram apresentados na sessão de 13 do mesmo mez pelo Inspector de Engenharia Naval a quem tinham sido entregues para estudos preliminares indispensáveis.* [...], *sendo desde logo iniciada a discussão dos planos a qual terminou depois de 10 sessões,* [...].[141]

O salto da situação de crise para a de guerra só pode acontecer quando a diplomacia reconhecer que se tem lesado a honra e os interesses vitais da Nação, e mesmo assim, só pode prosperar se a direção administrativa e a militar marcharem completamente de acordo, requisito importantíssimo, porém muito difícil de realizar. No entanto, existiram casos em que os dois aspectos encarnaram em um só homem como nos casos de Bismarck e Clausewitz, onde a diplomacia e o militarismo se moveram na mesma direção.

Naquele momento, muitos diplomatas já defendiam que o futuro predomínio continental na América do Sul não seria da nação que acumulasse mais material bélico, mas aquela que tivesse um conceito mais severo do seu presente e porvenir, que desenvolvesse no seu seio de paz e ordem, melhor civilização, melhores finanças, mais produção e não

---

[141] Relatório de Atividades do Conselho do Almirantado ao Ministro da Marinha, datado de 26 de março de 1915.

destruisse sua vitalidade, nem detivesse seu desenvolvimento e expansão de suas forças, com armamentos excessivos ou com outras exigências impostas pela paz armada.

4.3 INFLUÊNCIAS POLÍTICAS NA ESTRATÉGIA NAVAL: INEVITÁVEL

Em 1906, surgiu uma nova injunção política que necessitou do apoio de uma esquadra moderna, que secundasse a ação diplomática para solução dos problemas fronteiriços equacionados pelo Barão do Rio Branco. Mas outro elemento perturbador evidenciou-se então: o atraso tecnológico e industrial em que o Brasil se achava, com referência aos novos tipos de navios de guerra complexos e requintados que adquiríamos por meio de importações. Além disso, as exportações de produtos primários não eram suficientes para acumular receita suficiente para importar o conjunto adequado dos meios navais que necessitávamos.

O equilíbrio instável do poder no subsistema sul-americano poderia ter sido um dos fatores que influenciaram a opção brasileira por uma política de aproximação com o Governo de Washington. Na lógica da disputa pela liderança regional, se o Chile se armava, a Argentina respondia com compra de armamentos, o que não podia deixar indiferente o Governo brasileiro, que, reativamente, procurava reaparelhar suas forças armadas para manter o equilíbrio.

Quaisquer providências em prol do Poder Naval condizente com nossos interesses no mar tinham, e a ainda têm, que se originar na Marinha, mas as que apareciam eram fragmentárias e aleatórias, por se basearem exclusivamente em estudos técnico-militares, sem resultarem de uma verdadeira política naval definida. Essas ações, refletidas pelos sucessivos programas de reaparelhamento de gestões distintas, variavam segundo as opiniões personalistas dos eventuais ocupantes da pasta da Marinha, fato que provocava nociva descontinuidade nos esforços, não encontrava ressonância no Congresso e na Presidência da República e provocava insegurança política nas decisões dos militares.

O programa de reaparelhamento de 1904 representava uma opção do ministro Almirante Júlio de Noronha, que procurava um balanceamento entre o tamanho dos navios a construir e o seu número. Com um dispêndio pouco superior ao que seria necessário para a compra de três gigantes de 19.000 ou 20.000 toneladas, pensava ele adquirir 6 encouraçados menores, que, no conjunto, julgava ele, seriam mais poderosos que os 3 maiores, principalmente quando operando nas proximidades de suas bases.

O tempo em que servira na Inglaterra contribuiu para que o Barão do Rio Branco entendesse que qualquer programa naval, por mais bem elaborado que fosse, levaria anos para

se concretizar e apresentar os navios prontos para serem utilizados. Em face disto, Rio Branco passava a não se preocupar com a qualidade do navio, mas com a necessidade de que ele existisse. Para a decepção e angústia do Ministro das Relações Exteriores, quando o Ministro Julio de Nornha transferiu o ministério ao Almirante Alexandrino Faria de Alencar, nenhuma encomenda fora feita e já se discutia a validade do Programa de 1904 e a necessidade de modificá-lo, em face, dos ensinamentos colhidos na guerra russo-japonesa.

O Ministro Julio de Noronha enunciou em seu relatório de abril de 1906 ao Presidente Afonso Pena diversos argumentos de defesa de seu programa naval, diante do grande debate que foi provocado pela guerra russo-japonesa e o lançamento do *Dreadnought* inglês. Ele acreditava que apesar do menor deslocamento dos couraçados encomendados (13.000ton.), haveria outras vantagens relativas e absolutas, traçando uma comparação com o navio francês *Diderot*, de 18.000 toneladas, e com o norte-americano *South Carolina*, de 16.000 toneladas. No entanto, em seu discurso é possível perceber que ele próprio conhecia as nítidas vantagens dos navios de maior tonelagem, na verdade ele tentava ressaltar as pequenas diferenças, que para muitos se mostraram irrelevantes.

> *Efetivamente, o Japão, que não pode desconhecer os ensinamentos da guerra em que foi protagonista, assim que cessou a luta, pôs nos seus estaleiros as quilhas de quatro cruzadores couraçados de 14.000 toneladas de deslocamento. A Rússia, que tão caro pagou a sua imprevidência, construiu, além do* Almirante Makaroff *e* Bayan,*um cruzador couraçado, o* Rurik*, de 15.000 toneladas. A Alemanha, tão meticulosa em tudo que concerne ao desenvolvimento do seu poder naval, vai construir cruzadores couraçados de 15.000 toneladas, armados com canhões de 280mm. A Itália está construindo quatro cruzadores couraçados de 10.000 toneladas. A Inglaterra está construindo cruzadores couraçados.*[142]

Ora, se as principais características de um navio de combate naquele momento eram a quantidade e o calibre dos canhões e a espessura de sua couraça, um navio de menor tonelagem apresentaria uma desvantagem em um ou outro aspecto. Mas nesse caso, o próprio Ministro admitia as desvantagens nas duas principais características de um navio de combate. Quando, com menor deslocamento do que seus similares, um navio apresentava armamento idêntico, mesma velocidade e igual autonomia, não restava dúvida que tinha havido economia na proteção. Em cada navio atrativo pelo seu baixo preço existia, com certeza, uma deficiência, tanto mais grave quanto mais escondida. Diante disso, novos estudos,

[142] Relatório do Almirante Julio César de Noronha, Ministro da Marinha, ao Presidente Rodrigues Alves, datado de abril de 1906, p. 7

conseqüentemente com suas delongas necessárias, conduziram a Marinha ao Programa de 1906. Com isto, dos três *dreadnoughts* previstos, dois chegaram ao Rio de Janeiro em 1910, além de ter havido a desistência do terceiro.

É necessário observar que os diversos argumentos utilizados pelos estrategistas navais estavam fundamentados na técnica profissional e na coerência lógica naval, no entanto, o diplomata era, e ainda é, direcionado a trabalhar com os dados da sua realidade, deixando os pressupostos de lado e enfrentando a complexidade das relações internacionais como ela realmente se apresenta, normalmente com diversos inconvenientes do unilateralismo de interesses.

> *O embaixador não deixa de ser um observador da realidade à qual foi creditado e um informante do que se passa nesse Estado, ao seu governo, para que este tome decisões no campo da política externa com pleno conhecimento de causa. Ele contribui também para uma melhor cooperação internacional e, à medida que o século XIX decorre, ele contribui para a solução pacífica dos conflitos internacionais.*[143]

A partir do Congresso de Viena, em 1815, a diplomacia passou a ser feita quase que exclusivamente pelos diplomatas, o que não ocorria anteriormente. Em virtude principalmente da lentidão das comunicações e do longo tempo gasto nos deslocamentos, as negociações diretas entre chefes de governo deram lugar às rápidas decisões tomadas por embaixadores sem consulta prévia ao seu governo. Ou seja, o diplomata, conhecedor profundo da política do Estado em que estava acreditado, não era apenas o representante e executor das decisões tomadas pelo seu governo, era, na verdade, quem as tomava literalmente. O ministro Rio Branco, mesmo tendo suas desconfianças sobre as vantagens do programa de 1906, foi conduzido pelas circunstâncias políticas, decidindo por defender internacionalmente a renovação naval brasileira.

> *Não concorri para a adopção desses planos. Mas, adoptando um, e depois de todo o ruido feito de nosso lado e das ameaças dos órgãos do actual governo argentino, entendo que recuar, modificando o plano é um vergonhoso desastre e um golpe mortal no nosso prestígio.*[144]

Ou seja, para Rio Branco, naquele momento, estavam em jogo a identidade nacional, a sua afirmação e o seu prestígio internacional, o que não permitiam acordos nem concessões.

---

[143] PESSOA, Roberto. A estratégia e a política. *In*: ÁLVARES, Obino Lacerda (Org.). *Estudos de Estratégia.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1973, p. 110.

[144] Carta do Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco, ao Plenipotencionário do Brasil na Argentina, Domício da Gama, de 15 de dezembro de 1908.

Para uma tomada de decisão em nível internacional, torna-se necessário o conhecimento do sistema no qual o país está inserido, bem como as possíveis conseqüências de adotar um posicionamento ou outro. O estudo das relações internacionais exige o conhecimento dos vetores internos aos países, que na maioria dos casos são conhecidos e previsíveis pelos seus próprios governos, e dos vetores externos que são bem mais complexos, inclusive a interpretação e a reação do estrangeiros ao comportamento adotado por determinado país. Na história das relações internacionais, o imaginário é sem dúvida uma das *forças profundas* apontadas por Pierre Renouvin. Rio Branco constantemente reclamava aos ministros militares sobre as nossas enormes deficiências, simultaneamente aos apontamentos de navios disponíveis para aquisição e a maneira mais rápida e eficiente para fazê-las, inclusive aventando a hipótese de aquisição antes da aprovação do crédito pelo Congresso. Ele preferia, no lugar dos modelos *dreadnougts*, comprar couraçados menores. Desse modo, mesmo que se perdessem dois desses navios em combate, restariam outros quatro ou cinco. De todo modo, o que o chanceler brasileiro desejava era um rápido aumento de poder de fogo da armada brasileira, para superar a da Argentina, sem fins agressivos, mas como medida cautelar. Renouvin e Duroselle destacam as variáveis diversas que pressionam de toda forma o político durante um processo decisório, seja a conjuntura sócio-econômica daquele momento, ou seja o conjunto de seus valores e vivência pessoal, os quais definem as linhas de sua interpretação do ambiente ao seu redor. Assim, é possível crer que Rio Branco apresentasse algumas das principais características componentes do perfil que deveria ter o estrategista naval brasileiro, e que faltava aos militares da Marinha. No entanto, o que Rio Branco possuía de política internacional lhe faltava no campo da ciência naval.

> *Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teriamos seis encouraçados; pelo segundo deveriamos ter tres muito maiores. Com isso é o barulho que se fez na imprensa, assustamos a Argentina. Com seis encouraçados menores estariamos melhor. Poderiam operar no Rio da Prata. Se perdessemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combate. E com tres monstros? Desarranjados ou destruidos dois, ficaremos apenas um.*[145]

É compreensível que o leigo em assuntos técnicos militares demonstre uma certa prevenção contra os navios de guerra de grande tamanho. Durante esse período, os encouraçados também foram sujeitos a tão violentos ataques verbais, enquanto que os cruzadores, muito mais vulneráveis, escapavam a qualquer espécie de crítica. Esta atitude era

[145] Ibidem.

realmente uma prevenção por ignorar caracteristicamente o fato de que o grande tamanho também permitia melhor proteção contra torpedos, granadas e bombas do tipo convencional. Um encouraçado podia pesar três vezes mais que um cruzador e custar proporcionalmente mais, entretanto é também verdadeiro que ele possuía o triplo da resistência ao castigo, tanto em termos de proteção passiva como em termos e defesa ativa, isto é, seu próprio fogo. E um grande grupo de intelectuais e estudiosos espalhados no seio da Marinha, no Congresso e na mídia escrita e em outros setores do governo brasileiro, percebia e apoiava o programa de 1906 como o reflexo dos estudos concentrados nas teorias dos estrategistas das grandes potências de então, potencializados pelos experimentos práticos observados na guerra Russo-japonesa. No entanto, nem todos compartilhavam das mesmas visões, e dentro do próprio governo percebia-se correntes de pensamentos que se chocavam.

> *Quanto ao nosso estado de defeza: é o mais lastimavel possivel. Há dias verificou-se que a nossa fraquissima esquadra está quasi sem munições para combate.* [...] *Há mezes, regulando-me por indicações de um bem informado oficial de marinha, propuz a compra immediata de dois navios da armada ingleza. O Presidente Affonso Penna estava inclinado a essa proposta, mas meu collega Alexandrino de Alencar mostrou-se decididamente contrario a ella, receiando que a compra viesse prejudicar a inteira execução do seu programa de navios mais modernos e perfeitos.*[146]

Os estrategistas navais, e militares em geral, possuem a tendência de tentar aplicar uma "ciência estratégica", situação que expõe diversas fragilidades teóricas. O cientificismo da estratégia deve partir de um pressuposto caráter de racionalidade dos atores envolvidos, característica que dificilmente é alcançado visto a existência de preconceitos ideológicos, implicações emotivas, tradições, condicionamentos culturais, etc. A indiferença pelas variáveis políticas e culturais no jogo estratégico é uma das fragilidades mais apostadas pelos críticos da ciência estratégica, que só concentra seus estudos nas relações de força militar. Durante o processo de cenarização de um encontro de forças deixa-se de lado a análise de possíveis mudanças de governos que poderiam alterar sensivelmente o resultado tecnicamente previsto.

Sem dúvida, a política exterior ainda se apresenta como uma importante variável para a elaboração da estratégia naval. A falta de preocupação ou de visão quanto à necessidade da participação de representantes do Itamaraty no meio em que se discute as formas de defesa militar do Brasil possibilita o governo a incorrer em erros decisórios,

---

[146] Ibidem.

correndo o risco até de gerar incidente internacional, como o ocorrido com a Argentina em princípios do século XX.

> *É que a estratégia torna-se geralmente ininteligível, caso se a limite ao domínio militar, porque um número demasiado de fatores lhe escapa. Mesmo nas circunstâncias mais favoráveis (caso da estratégia napoleônica) uma explicação puramente militar fica incompleta e, por isso, enganadora.*[147]

As dificuldades com que os estrategistas navais se deparam em face do material inadequado fornecido pelo meio civil são evidentes. No entanto, igualmente sérias e importantes, embora geralmente menos compreendidas, são as dificuldades provenientes da difícil coordenação interna do governo e de uma imprópria definição da Estratégia Nacional. Esta não pode tomar uma forma definitiva sem que os homens de estado tenham formulado claramente e transmitido a sua cadeia de comando os fins a que se propõem alcançar. Estas ações preliminares devem ser executadas, de preferência, durante a paz, a fim de os aspectos gerais possam ser estudados e se disponha de tempo suficiente para a elaboração das Estratégias Específicas, processo que exige o esforço dos integrantes políticos e técnicos do setor específico.

Por todo o século XX, essa compartimentalização governamental entre os militares e os diplomatas brasileiros foi uma discrepância que continuava ocorrendo dentro dos governos federais que se sucederam, e conseqüentemente gerando muitas outras situações constrangedoras. O regulamento Escola Superior de Guerra (ESG), criado em 28 de setembro de 1949, pelo Decreto nº 27.264, definia a composição da direção dessa instituição da seguinte forma: um Oficial-General de uma das três forças singulares no cargo de Comandante, um outro Oficial-General como Subcomandante e três assistentes, cada um das três forças. De 1949 até 2006 foram sancionados outros oito decretos de revisão do regulamento da ESG, e somente o último, o de nº 5.874, sancionado em 15 de agosto de 2006, é que pela primeira vez passam a ser quatro os assistentes do Comando da ESG, além dos três representantes das Forças Armadas, também um representante do Ministério das Relações Exteriores.

> *Ni el profesional del momento ni el historiador de la era pueden negar que la comprensión del poder naval proviene de una visión clara de sus vastos alcances, puesto que toma en consideración la política internacional, la naturaleza humana, los principios de la guerra, la tecnología, la*

[147] BEAUFRE, André. Op. Cit., p. 150.

> *estrategia y la táctica y la riqueza y la voluntad nacional, todo en el mismo momento.*[148]

O orçamento da união, por exemplo, votado anualmente, e de capital importância para a concretização do planejamento estratégico de qualquer setor do governo federal, inclusive a Marinha. Além das discordâncias expressadas por Rio Branco, havia na esfera governamental de Campos Salles outros políticos influentes que emitiam críticas ainda mais severas com relação à política de aquisições navais do programa do Almirante Alexandrino. Em carta a Domício da Gama, Rio Branco comenta sobre a posição do Ministro da Fazenda David Campista:

> *Agora mesmo sai daqui um oficial da Marinha que me trouxe desagradável notícia ignorada por Alexandrino de Alencar e por mim. O Campista disse-lhe que trabalha para que se venda à Inglaterra o segundo dreadnought.*[149]

Ao considerar somente estudos técnicos de militares na formulação estratégica do Programa de Reaparelhamento Naval de 1906, sem preocupar-se com o pensamento dos ministros da Fazenda, e principalmente das Relações Exteriores, Alexandrino e seu grupo de estudo não tiveram condições de identificar outras variáveis determinantes ou condicionantes que certamente influenciariam, e continuam influenciando em um programa de reaparelhamento naval. Com isso, não houve uma estratégia e nem um direcionamento consciente dos esforços nacionais para a construção de uma Marinha adequada aos anseios nacionais, mas a construção de uma Marinha adequada aos anseios de alguns "navalistas" brasileiros vislumbrados pela corrida armamentista das grandes potências.

O estrategista naval não pode permitir que variáveis políticas sejam consideradas de forma imprevisível, o estrategista naval deve se caracterizar como um analista político, seja nacional ou internacional, a fim de se consolidar como um assessor de confiança para aqueles que tomarão as decisões governamentais. As necessidades de segurança e defesa do Estado, cada vez mais complexas, exigindo um crescente desenvolvimento do poder nacional e da arte de aplicar esse poder, determinam a integração, no conceito de estratégia, de um componente de natureza econômica, indissoluvelmente ligado à guerra.

O fortalecimento do poder naval e militar não deveria aumentar as probabilidades de um conflito nem colocar em risco a capacidade econômica e financeira ou ainda o potencial

---

[148] HATTENFDORF, John. Op. Cit., p. 160.

[149] Carta do Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco, ao Plenipotencionário do Brasil na Argentina, Domício da Gama, de 15 de dezembro de 1908.

de desenvolvimento. Por isso, quando dificuldades de recursos prejudicam o desempenho administrativos dos estadistas no que concerne ao desenvolvimento das forças navais, são promovidos acordos de limitação de armamentos, nos quais os estrategistas navais colaboram no intuito de continuar mantida a relação de poder combatente, julgada necessária à segurança da nação.

Os negócios entre os Estados se processam por meio da diplomacia e da estratégia, que são métodos clássicos e complementares, subordinados à política externa, tal como definida pelo mais alto nível de decisão do Estado. A estratégia poderia ser definida como a arte de "vencer" e a diplomacia como a de "convencer". Diplomacia e estratégia envolvem algo mais complexo do que as opções da paz e da guerra, uma vez que a diplomacia continua a funcionar nos tempos de guerra e as formas estratégicas de pensar e de agir subsistem mesmo na ausência da guerra. A doutrina da *Escuela de Guerra Naval*, na Argentina, afirma que l*a diplomacia constituye en todo momento parte integrante de la estrategia en la paz, durante la guerray muy especialmente a la terminación de la misma.*[150]

O progresso e a defesa dos Interesses Nacionais se apresentam como objetos da diplomacia. Durante os longos períodos de paz os funcionários encarregados de dirigir os assuntos internacionais devem tratar de "promover o bem-estar geral", por meio de tratados e outras formas de convênios internacionais. Contudo, são fatores importantes em tais negociações a força potencial da nação e a preparação para a guerra, pois interferem diretamente no comportamento e postura da outra parte diplomática. Mesmo, sem a influência da força, ainda assim o caráter dos tratados diplomáticos é essencialmente uma luta pelos Interesses Nacionais. Logo, a diplomacia é evidentemente um instrumento direto da política do país. E quando seus esforços pacíficos fracassam, a diplomacia, procurando sustentar a política nacional, vê-se, às vezes, obrigada a optar pela guerra. Esta caracteriza-se como uma fase da diplomacia, cuja missão em qualquer circunstância, seja paz ou guerra, é a preservação dos interesses do país. A declaração de guerra é em si mesma um ato diplomático.

---

[150] ARGENTINA. Comando de Operaciones Navales. Escuela de Guerra Naval. *Estratégia*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, 1967, p. 49.

CONCLUSÃO

O século XX começou com o domínio do canhão como a arma naval decisiva. O encouraçado monocalibre constituiu-se como a unidade capital das frotas e os avanços tecnológicos da artilharia passaram a permitir que os combates ocorressem a grandes distâncias. A composição de grupos de navios homogêneos, principalmente na velocidade, de criação japonesa na guerra contra os russos, consolidou-se como princípio tático básico. A evolução do tipo *dreadnougth* de 16.000 toneladas em 1906 para 32.000. Em 1913, os *superdreadnougts* demonstraram o extraordinário progresso da indústria em período tão curto de tempo. A tecnologia passou a criar novos problemas e a reconfigurar velhos paradigmas para os profissionais da guerra naval. Mahan já demonstrava em seus trabalhos como a tecnologia liderava o desenvolvimento das táticas, embora, ainda hoje, alguns especialistas acreditam que as táticas devam orientar o desenvolvimento de sistemas de armas. No entanto, mesmo reconhecendo que o rápido desenvolvimento da tecnologia havia incrementado profundamente o alcance e a rapidez das operações navais, Mahan também acreditava em como certos princípios básicos mantinham-se inalteráveis através dos séculos, independente do tipo de arma usado para enfrentar a guerra no mar. Esses princípios incluíam as funções e os objetivos de uma marinha em estado de guerra, o estabelecimento de pontos base de abastecimento e a manutenção das comunicações entre os pontos avançados e as bases em solo pátrio. Incluíam, ainda, o estudo do valor da destruição do comércio, assim como a necessidade de controlar as posições através das quais devia passar todo o tráfego.

No ano de 1910, já era possível observar que na maioria das marinhas do mundo, o desenvolvimento de uma política naval baseada em um mesmo princípio e realizada pelos mesmos meios. O princípio era a conquista da supremacia do mar pela destruição das forças navais inimigas, e os meios consistiam em esquadras de alto-mar, constituídas por navios que pudessem concentrar o máximo de poder militar. No entanto, a França não tinha abandonado as idéias baseadas na defesa, o que a levou a distribuir por todo seu litoral um grande número de minúsculas unidades, preconizadas como de grande eficácia tática.[151] Além dela, somente as pequenas marinhas dos estados escandinavos e da Holanda ainda estavam atreladas a essa política naval defensiva, retardando a aquisição dos seus *dreadnoughts.*

Entre as grandes nações a emulação era intensa e esses gigantes do mar eram a escala por onde se media a força de cada nação. A Inglaterra e a Alemanha ofereciam, sob

[151] Princípios da *Jeune Ecole*.

esse aspecto, um resultado verdadeiramente expressivo. A rivalidade entre essas duas nações foi certamente o fator mais considerável da evolução marítima até a guerra de 1914.

TABELA 7
PRINCIPAIS MARINHAS DO MUNDO ANTES E DEPOIS DA I GUERRA MUNDIAL

1914		**1922**		**Diferença**
PAÍS	**TONELAGEM**	**PAÍS**	**TONELAGEM**	
Inglaterra (1º)	3.560.000	Inglaterra (1º)	1.406.450	- 60,49%
Alemanha (2º)	820.000	Estados Unidos (2º)	986.000	+ 20,24%
Estados Unidos (3º)	718.000	Japão (3º)	514.100	+ 31,82%
França (4º)	560.000	França (4º)	343.400	- 38,67%
Japão (5º)	390.000	Itália (5º)	273.200	+ 18,78%
Rússia (6º)	250.000	Rússia (6º)	265.200	+ 6,08%
Itália (7º)	230.000	Argentina (7º)	94.000	- 1,05%
Argentina (8º)	95.000	Alemanha (9º)	49.200	- 94%

Fonte: ARGENTINA, Secretaria Geral Naval de la Armada Argentina. *História Marítima Argentina.* Tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Historicos Navales, 1991,

A preocupação com o futuro é uma preocupação que exige o exercício da prospecção, da construção de cenários e do levantamento de hipóteses. O estabelecimento de uma Estratégia Nacional para o nosso país pode constituir um excelente motivo para desenvolver o processo de construção de cenários e um bom exemplo para demonstrar a dificuldade e a complexidade que se mostra na tentativa de definir objetivos brasileiros no plano da política internacional.

> *Encontramo-nos em um momento em que nossa compreensão das próprias finalidades do Estado está sofrendo uma mudança histórica. Nem a estratégia, nem o direito escaparão ilesos.*[152]

No contexto das relações bilaterais, é inequívoca a prioridade de uma integração por meio do aproveitamento da nossa posição continental mediante um processo de cooperação nos mais diversos níveis, e não tomando vantagem da nossa posição marítima como instrumento de dominação do espaço marítimo do Atlântico Sul. A construção das bases de uma unidade Brasil-Argentina é um desafio que deve ser vencido não apenas no terreno econômico, mas também no infra-estrutural, no social, no cultural e, no que for cabível, no militar.

[152] BOBBITT, Philip. *A guerra e a paz na história moderna: o impacto de grandes conflitos e da política na formação das nações.* Rio de Janeiro: Campus, 2003, p. 3.

Mesmo que os interesses conflitantes não possam ser reduzidos de forma significativa, é possível diminuir os conflitos aumentando-se o vulto e o peso dos interesses paralelos ou conexos entre Brasil e Argentina. Naquele período, havia um espírito de compreensão mútua e de cooperação entre os países americanos que inspirou uma das mais importantes vertentes de nossa política exterior. A Conferência Naval de Londres de 1909 foi um dos acontecimentos da política internacional que contribuiu para a manutenção da paz. A corrida armamentista não podia continuar por tempo indefinido sem ferir a economia e causar outros transtornos sociais às nações que a sustentavam. Dentro de cada país, esses elos positivos de interesse podiam quase sempre ser utilizados para superar interesses negativos e mutuamente antagônicos que estivessem a provocar separação e hostilidade.

Não só a rivalidade e o receio dominaram a ambígua relação Brasil-Argentina. A todo momento, diplomatas e políticos moderados de ambos os paises buscavam a aproximação, tanto que em 25 de maio de 1915, Argentina, Brasil e Chile firmaram o pacto conhecido como *A.B.C.*, com o objetivo de facilitar a solução pacífica das controvérsias que pudessem surgir entre essas nações sul-americanas. Não foi a chamada "dissuasão" que impediu a Argentina de invadir o Brasil em 1908. Nossas relações políticas com a Argentina, nossas economias entrelaçadas, nossos tratados e até nosso passado de guerra é que tornaram absurda a idéia de um ataque por parte de qualquer dos lados. A dissuasão militar só possuirá 100% de aplicabilidade, em um caso de contenda entre dois ou mais países, a partir do momento que a degradação das relações políticas chegue ao ponto das hostilidades estarem esperando apenas por uma oportunidade qualquer. *Hoje, todos os grandes Estados enfrentam a tarefa aparentemente desnorteante de determinar um novo conjunto de regras para o emprego da força militar.*[153]

As armas que a estratégia naval emprega são determinadas pelo estudo de possíveis cenários. Os planos fundamentais, o valor e composição das forças, o adestramento dos oficiais e subalternos, o conjunto do material necessário de todas as espécies, as disposições para os aprovisionamentos e munições de todas as qualidades, são frutos do trabalho da formulação estratégica. Esses são os verdadeiros princípios sobre os quais a estratégia conduz as suas operações, perceptíveis ao estudioso de estratégia que opte por ferramentas de análise adequadas. Diante de um estudo comparativo, seja das guerras atuais ou passadas, Mahan apresentou uma ferramenta apropriada para filtrar esses princípios: o estudo da história naval.

---

[153] BOBBITT, Philip. *A guerra e a paz na história moderna: o impacto de grandes conflitos e da política na formação das nações.* Rio de Janeiro: Campus, 2003, p. 3.

Do exposto, pode-se concluir que é necessário ao estrategista perceber a complexidade do processo de formulação estratégica naval de um país como o Brasil. Ele deve acreditar que o recolhimento de documentos e testemunhos referentes às experiências já ocorridas no campo militar, diplomático e econômico, está inserido nesse processo. A escolha dessas fontes, a sua coleta ordenada e a análise criteriosa requerem conhecimento técnico, formação acadêmica e persistência no estudo. Somente assim, se é possível alcançar as metas de identificação de posturas ofensivas ou defensivas dos países no sistema internacional, inferir tendências dos seus agentes diplomáticos e reconhecer doutrinas estratégicas. Hoje, quase todas as principais Marinhas possuem uma seção histórica que, com minúcia, e recursos adequados a uma metodologia própria do historiador naval, se ocupa das análises retrospectivas e estudos de base, os quais produzirão informação selecionada, ou seja, a indução de princípios estratégicos.

Ao se manter disponível esse tipo de conhecimento, a associação com os problemas contemporâneos poderá ser imediata, ou até mesmo a percepção de que os mesmos problemas ainda continuam ocorrendo em virtude do desconhecimento histórico do processo em que se está envolvido. A Estratégia Naval não se explica se for desconsiderado seu passado e nem se sustentará sem uma referência de projeto bem fundamentado para o seu futuro. Por isso, é essa a exata medida do grande desafio do estrategista naval brasileiro: desenvolver a habilidade de construir cenários viáveis para o futuro, levando em consideração a experiência passada e, sobretudo, os agentes, principalmente de outras esferas governamentais, envolvidos no processo de formulação estratégica**.**

O planejamento estratégico deve ser tanto plausível quanto surpreendente, sendo elaborado da forma mais participativa possível. Do contrário, haverá dificuldades na percepção dos tomadores de decisão no papel de influências de agentes governamentais e não-governamentais na política externa, pois somente reconhecer que esta é moldada por fatores internos e externos não é compreender como eles interagem ou indicar condições em que um predomina sobre o outro. Assim, o oportunismo e falsas esperanças de um programa de reaparelhamento naval mal elaborado geraram frustração e principalmente o enfraquecimento político a longo prazo do Poder Naval no país, que se refletiu, principalmente, nas discussões e aprovações dos orçamentos navais no Congresso Nacional.

TABELA 8
ORÇAMENTOS GERAIS DA UNIÃO E NAVAIS ANUAIS

Exercício	Despesa Geral	Despesa Naval	Marinha X Geral
1893	197.308:750$416	15.714:988$110	7,96 %

1903	244.462:545$495	26.700:684$517	10,92 %
1904	255.691:461$921	29.525:896$238	11,55 %
1905	276.209:237$085	31.396:639$308	11,37 %
1906	286.348:218$321	31.664:341$992	11,06 %
1907	315.478:637$795	35.024:561$788	11,10 %
1908	329.470:857$314	36.006:256$135	10,93 %
1909	330.352:780$513	38.044:488$745	11,51 %
1910	349.455.468$814	41.564:326$951	11,89 %
1911	394.108:258$480	48.059:009$053	12,19 %
1912	418.871:451$487	44.730:224$021	10,68 %
1922	813.193:762$780	84.073:707$536	10,34 %
1932	1.894.285:294$886	148.386:785$000	7,83 %
1942	5.026.076:893$000	348.949:367$000	6,94 %
1952	25.431.261.772,00	2.444.020.180,00	9,61 %
1962	573.536.277.916,00	26.342.655.000,00	4,59 %
1972	34.935.431.600,00	1.205.884.700,00	3,45 %
1982	4.471.970.000.000,00	96.196.500.000,00	2,15 %

Fonte: CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa – organização e administração do Ministério da Marinha na República.* Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público – Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, p. 114.

O processo de construção de cenários e de elaboração de estratégias será um desafio para o estrategista naval, pois deverá sair do seu tecnicismo militar e conhecer outros agentes com interesses e estratégias de atuação bem definidas que se movimentam na arena social, política e econômica, realizando alianças e parcerias com vistas à consecução dos seus objetivos estratégicos de ampliação do poder de influência. Assim, possuirá condições de propor projetos capazes de provocar rupturas, saltos qualitativos e a superação da mesmice com a introdução irruptiva da inovação.

A importância econômica e política do Atlântico Sul tem trazido consigo uma grande preocupação no campo do desenvolvimento tecnológico das forças navais que operam na região, principalmente para o Brasil. Como é o Poder Naval brasileiro que ainda articula e desenvolve sua estratégia naval, assessorando as Políticas de Estado no campo marítimo, sua estruturação orgânica e de equipamentos sofre enorme restrição, sem condições de acompanhar o amadurecimento das projeções geopolíticas marítimas brasileiras. Pois, ao criar novas áreas de desenvolvimento nos espaços marítimos (plataformas de petróleo), também é necessário manter a presença e a segurança nos mesmos.

Atualmente, para Brasil e Argentina, é indispensável que a diplomacia faça uso das alianças, mediante as quais se dissiparão os receios e desconfianças, entregando-se ao culto da paz e do direito. Para nações de grande potencialidade e de importante projeção externa como o Brasil, a complexidade do quadro internacional é um desafio de presença, não de

isolamento. O Brasil terá que participar, cada vez mais, da vida internacional, razão pela qual ressalta a necessidade dos estudos de Geopolítica. Diante da experiência vivida por Mahan, é interessante demonstrar como a História constitui um campo de pesquisas que contém um precioso conjunto de indagações e respostas de experiências passadas, representando uma fonte fundamental de conhecimento acerca do comportamento humano, seja individual ou em grupo. Assim, o estudo da história naval de todos os tempos deve ocupar parte do tempo dos oficiais mais jovens e ser objeto de constante leitura, a fim de que possam se integrar, de forma mais ampla, ao processo histórico de formação do pensamento estratégico nacional, não restringindo suas reflexões apenas ao campo naval. É importante para o Brasil que haja estímulo para o aparecimento de mais pensadores civis interessados nos assuntos estratégicos do país, contudo, enquanto isso não ocorrer, a responsabilidade de lançar idéias e debater conceitos manter-se-á restrita aos pensadores militares.

ANEXO A

Carta do Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Barão do Rio Branco, ao Ministro Plenipotencionário brasileiro na Argentina, Domício da Gama, datada de 15 de dezembro de 1908. Localização: Arquivo Histórico do IHGB, Coleção Domício da Gama, lata 646, pasta 8.

Gabinete do Ministro das Relações Exteriores

Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1908

Caro amigo e Senhor Gama,

Tenho apreciado muito as suas cartas e espero a que me annuncia (sic) no seu telegrama 71 e deve chegar amanhan (sic) pelo Avon.

Estamos de accordo (sic) com tudo, mas eu não tenho neste nosso meio e na situação em que nos achamos a liberdade de proceder que o Senhor parece suppor (sic).

Quanto ao número 9:

O Paiz, a Notícia e a Gazeta, sem previa consulta, deram logo artigos dizendo que bastava a publicação feita no Diário Official (sic) para que ficássemos desaffrontados (sic), não havendo motivo para que esperássemos ou pedíssemos explicações. No mesmo sentido me falou David Campista, o provável futuro Presidente. O actual (sic) falou-me amigavelmente no incidente seu com La Plaza no Jockey Club achando que o Senhor se exaltara, e que particularmente eu lhe fizesse notar a conveniência de mostrar-se sempre calmo, embora firme. Penso também que o *fortiter inre, suaviter in modo* é a regra que devemos observar.

Hontem (sic), também muito amavelmente, o Presidente achou fortes de mais as duas ultimas varias do Jornal, a de hontem, contra a equivalência, e a anterior, contra La Plaza, creio que no dia 11, sobre a publicação do interview Regis.

Quanto ao nosso estado de defeza:

É o mais lastimável possível.

Há dias verificou-se que a nossa fraquíssima esquadra está quase sem munições para combate. Telegraphou-se (sic) pedindo à Inglaterra com urgência esse elemento indispensável para alguma honrosa ainda que inútil resistência. Prevendo que no período das novas construções poderia o tresloucado governo Alcorta pensar em alguma aggressão (sic) ao Brasil, - idéia essa discutida em Buenos Aires há dois annos (sic), - pedi ao Presidente Rodrigues Alves, com o então Ministro da Marinha Noronha, a compra de uns navios de guerra inglezes (sic), compra que nos daria logo esquadra superior à Argentina, pondo-nos ao abrigo de qualquer premeditado insulto. Nada consegui. Há mezes (sic), regulando-me por indicações de um bom informado official (sic) de marinha, propuz (sic) a compra imediata de dois navios da armada ingleza. O Presidente Affonso Penna estava inclinado a essa proposta, mas o meu collega (sic) Alexandrino de Alencar mostrou-se decididamente contrário a ella (sic) receiando (sic) que a compra viesse prejudicar inteira execução do seu programa de navios mais modernos e perfeitos.

Por terra, não estamos em menos deploráveis condições. Linhas telegraphicas em construcção (sic), estradas de rodagem, caminhos de ferro, miseráveis picadas, tudo é estratégico. As brigadas, na nova organização do exército, também são chamadas agora estratégicas. E com tudo isso, nada temos. Em artilharia, porque insisti muito em 1904 quando o Peru encommendou (sic) seis baterias de seis canhões de tiro rápido, fizemos igual encommenda. Temos, portanto, apenas 36 canhões modernos de campanha, e

encommendamos agora 48, ou 12 baterias de 4. Ficaremos com 84 canhões. Os Argentinos (sic) já têm, foi dito na discussão 500, e o projecto (sic) mais moderado, que é o do Senado Argentino (sic), mandava encommendar mais 40 baterias de 6, isto é, mais 240 canhões.

Por mais que eu peça aos Ministérios militares que guardem reserva sobre os melhoramentos emprehendidos (sic), tudo é logo dado a publico pelos reporters (sic) que passam o dia nessas Repartições. É o systema (sic) do bombo, com que alarmamos os vizinhos produzindo a impressão de que nos armamos até os dentes, quando a verdade é que muito pouco fazemos e com grande lentidão e enorme despeza (sic). Nas vizinhanças de Iquitos os peruanos têm 20 canhões de tiro rápido que podem facilmente seguir pelo Ucayale para os varadouros do Juruá e do Purus. Nós não temos um só no Amazonas.

Em taes (sic) condições, comprehende (sic) o Senhor o aborrecimento que sinto e as preocupações que tenho. Só nos amparam a força moral e o antigo prestígio que nos restam dos tempos já remotos em que havia previdência nesta terra.

Tenho estado em correspondência com Joaquim Nabuco que só nestes últimos dias ficou comprehendendo a gravidade da situação e conversou com Root. Preparei-me para o peior (sic), para o caso de termos de retirar a nossa Legação dahi (sic), manifestando-nos queixosos das manifestações inamistosas que temos recebidos.

A resposta foi esta (12 de dezembro):

"I beg you say Baron Rio-Branco Government United States sincerely hopes there will be no occasion for with drawal of Brazilian represetative from Argentina, but if deplorable event should occur United States would consider na honorperform office friendship in directing its representative to take charge of brazilian archives and protect brazilian interests in Argentina."

Convém estreitar relações com o Ministro Americano e ganhar a sua confiança para que elle (sic) não se deixe influenciar pela atmosphera (sic) de ódios e prevenções contra o Brasil em que vive. Devo informal-o (sic) de que dias antes Root se offerecera (sic) a Nabuco para tratar da equivalência naval.

[...].

Não se exalte nunca ahi (sic). Affecte (sic) a maior calma. Isso não fica mal a ninguém.

Agora mesmo sahe (sic) daqui um official da Marinha que me trouxe desagradável notícia ignorada por Alexandrino de Alencar e por mim. O Campista disse-lhe que trabalha para que se venda à Inglaterra o segundo Dreadnought. O terceiro ainda não está começado, apezar (sic) do estaleiro se offerecer (sic) para começal-o (sic) desde já sem desembolso para o Governo antes da data primitivamente indicada para o começo do trabalho.

Se cedemos à Inglaterra o segundo encouraçado, ficaremos desmoralizados. Todo mundo dirá, e a Argentina espalhará, que cedemos à pressão do Governo de Buenos Aires.

Hoje irei falar nisso ao Presidente.

Sabe como as cousas (sic) se passam aqui. No despacho collectivo (sic) cada Ministro trata com o Presidente. Os outros conversam. Por isso só chego no fim do despacho. Os assumptos (sic) mais importantes são tratados com o Presidente fora do despacho.

Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco (sic) sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos seis encouraçados; pelo segundo deveríamos ter três muito maiores. Com isso e o barulho que se fez na imprensa, assustamos a Argentina. Com seis encouraçados menores estaríamos melhor. Poderiam operar no Rio da Prata. Se perdêssemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combater. E com três monstros? Desarranjados ou destruídos dois, ficaremos apenas com um.

Não concorri para a adopção (sic) desses planos. Mas, adoptado um, e depois de todo o ruído feito do nosso lado e das ameaças dos órgãos do actual (sic) governo argentino,

entendo que recuar, modificando o plano, é um vergonhoso desastre e um golpe mortal no nosso prestígio.

Vou ver se posso conjurar esse perigo, mas não tenho grande esperança de ser bem succedido (sic). A preocupação do Presidente e do Campista é a situação financeira. Gastaram-se milhares de contos com a desnecessária Exposição Nacional e outras coisas. A renda aduaneira decresceu. Só se pensa hoje em economias e augmentar (sic) os já horrorosos impostos, sem refflectir (sic) que a renda augmentaria se reduzíssemos os direitos aduaneiros sobre muitos productos (sic) que o povo não pode comprar agora e compraria amanhan se esses direitos fossem reduzidos.

Não há tempo para mais hoje.

Os telegramas cifrados de mais importância e franqueza é melhor que os mande para que o Cunha os transmitta (sic) de Montevideo. Um estrangeiro que aqui esteve homtem mostrou-me a facilidade com que os pode decifrar.

Vou pensar em alguma combinação que difficulte (sic) a decifração.

Recebi carta de Larreta em que agradece o que obteve para o caso do banco Español e fala no Senhor com muito elogio.

Sempre seu

[assinatura do Barão do Rio Branco]

ANEXO B

EXTRATO DO RELATÓRIO APRESENTADO AO PRESIDENTE DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL PELO VICE-ALMIRANTE ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR, MINISTRO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA MARINHA, EM ABRIL DE 1909, PP. 9-27.

O PROGRAMA NAVAL

O papel de uma marinha regularmente constituída não é outro senão assegurar a posse do comando do mar numa dada zona onde a liberdade de comunicações representa um elemento vital para o país. Para o Brasil essa zona compreende as linhas de comunicação ao longo do litoral e entre os principais portos e o estrangeiro. Isto é, nossa organização naval deve visar a reunião de elementos necessários para evitar o bloqueio dos nossos portos, manter livres as nossas comunicações marítimas indispensáveis para a continuação do nosso comércio e para o transporte de tropas por mar, e assegurar a inviolabilidade de nossas fronteiras marítimas e fluviais. Isto é, deve ser puramente defensiva.

Para servir aos interesses do país e corresponder aos sacrifícios que ele faz para ter uma marinha, a construção da nossa frota tem de forçosamente subordinar-se a esse ponto de vista. Nada se pode, portanto, admitir que a esquadra compreenda outros navios que não os próprios a atender a essa exigência absolutamente vital. Ora, a primeira condição para dominar o adversário, compeli-lo a retirar-se de nossas águas ou reduzi-lo à impotência é necessariamente ser mais forte que ele.

Daí a necessidade de que os navios a construir para a Marinha sejam pelo menos tão poderosos como os que eles se vejam na contingência de enfrentar, pois, a não realizar essa condição, ser-nos-ão tão inúteis como se não existissem. Esse era o caso dos navios do programa de 1904.

Os couraçados de 13.000 toneladas, armados com 12 canhões de 10 polegadas [254mm] apenas e não dispondo de um armamento anti-torpédico eficaz, eram os mais fracos dentre os navios de combate projetados para as diversas marinhas no momento em que foi ordenada a sua construção.

O pequeno deslocamento dos cruzadores-couraçados não permitiria dota-los com um armamento e proteção capaz de os fazer enfrentar vantajosamente aos demais navios dessa classe, e que permitisse esperar deles uma coadjuvação, mínima que fosse, aos couraçados na linha de batalha.

Impróprios para o combate por serem fracamente couraçados, sem a estabilidade de plataforma necessária para o eficaz emprego da artilharia, demasiados custosos para simples fins de exploração, sua construção, naquele deslocamento, já fora abandonada pelas grandes marinhas.

Esse tipo cruzador couraçado fora substituído pelo couraçado-rápido ou couraçado-cruzador de deslocamento igual ao dos couraçados propriamente ditos e de custo equivalente, e dele se distinguindo apenas por uma maior velocidade, adquirida com sacrifício da proteção e da estabilidade do casco, sendo o seu armamento composto dos mesmos canhões e com a mesma disposição do dos couraçados, apenas em menor número.

No próprio orçamento da marinha inglesa, nota-se que já não se faz a discriminação entre os couraçados e os antigamente chamados cruzadores-couraçados.

Comentando esse fato, um jornal técnico francês[154] diz que "*sabe-se com effeito que os cruzadores-couraçados teem actualmente o mesmo armazenamento que os couraçados e*

[154] *Moniteur de la Flotte*

que o verdadeiro nome a dar aos cruzadores-couraçados é o de couraçados rapidos; a fusão dos dois typos, prevista desde alguns annos, não se operou sobre um typo intermediario, o couraçado-cruzador, como foi proposto entre nós, mas sobre o couraçado propriamente dito, com a artilhria e a protecção maximas; os dois typos actuaes só se distinguem pela velocidade". "*Os cruzadores-couraçados são navios de luxo*", diz ainda o almirante Montecuccoli, comandante em chefe da esquadra austríaca*:* "*a marinha precisa é de pequenos cruzadores de grande velocidade*".

A eficiência de uma esquadra depende, pelo lado material, de dois elementos principais: - a força de combate propriamente dita e os meios de empregar essa força convenientemente, discernindo no conjunto dos incidentes estratégicos, o momento tático do choque decisivo para assegurar a esse choque o máximo de intensidade possível.

O navio de combate, o couraçado, é por excelência o instrumento da vitória; no núcleo couraçado reside não só a própria força ofensiva da esquadra como, e principalmente, a sua resistência à ação do adversário; ele por si só representa a existência da esquadra.

Sobre essa concepção fundamental da tática naval moderna, consagrada pala experiência das ultimas guerras, assentou a escolha do tipo do navio de combate a substituir aos couraçados de 13.000 toneladas do programa de 1904.

Para não ficarmos em condição inferior à das demais marinhas adotou-se um navio de deslocamento de cerca de 19.250 toneladas, armado com 12 canhões de 12 polegadas[305mm], 45 calibres de comprimento, colocados aos pares em torres; 22 canhões de 4,7 pollegadas[120mm], 50 calibres, 8 de 47mm, munido de uma couraça principal de 9 polegadas elevando-se na parte mediana até o extremo do costado, e nos extremos até 10 pés acima da linha d'água, decrescendo gradualmente a 6 polegadas e 4 polegadas nas proximidades da popa e da proa.

A marcha máxima foi fixada em 21 nós e o raio de ação em 10.000 milhas.

Semelhantes características tornam esse navio o mais poderoso dentre todos os couraçados existentes ou projetados, sem excetuar a recente classe *S. Vicent*, da marinha inglesa, que a ele se assemelha, sendo essa a opinião unânime dos círculos técnicos navais do estrangeiro que destacam na concepção do tipo brasileiro acentuadas vantagens obtidas sobre os demais navios congêneres da mesma data, representadas pelo aumento de volume de fogo da grossa artilharia, pelo considerável poder da artilheria anti-torpédica e pela extensão da área couraçada, pela raio de ação e pela velocidade.

Para a grossa artilharia adotou-se um dispositivo que permite utilizar 10 dos canhões pelo través e 8 pela proa ou pela popa, combinação essa ainda não realizada então nos dois casos simultaneamente em nenhum outro navio de combate.

O canhão de 4,7 pollegadas[120mm] com 50 calibres para o armamento anti-torpédico, do qual o Brasil teve a prioridade da indicação, tem sido igualmente adotado nos navios construídos para as principais marinhas, entre as quais a inglesa e a japonesa, visto a insuficiência do canhão de calibre inferior para deter os atuais navios torpedeiros.

Simultaneamente com esse aumento do poder ofensivo, realizou-se no couraçamento o máximo do defensivo, elevando-se a couraça do extremo de modo a abrigar em uma cidadela central a artilharia anti-torpédica, obtendo para ela uma proteção ainda não igualada nos outros navios.

A escolha do tipo de couraçado não constituía, porém, solução completa do nosso programa naval; ela não era mais do que a base sobre a qual deviam assentar as combinações para chegar-se a uma solução que equilibrasse a extensão dos nossos sacrifícios com a grandeza do resultado.

Por mais poderoso que seja o núcleo couraçado que forma o corpo de batalha de uma esquadra, sua utilização, numa campanha naval, necessita da coadjuvação de outros elementos que, sem concorrer diretamente para aumentar a força de combate, lhe são,

entretanto indispensáveis para encaminhar essa força através da trama de combinações que o inimigo lhe opõe, esclarecendo-a e guiando-a para completar e ultimar a sua ação, assegurando-lhe simultaneamente os meios de guardar-se contra as surpresas e proteger-se contra os empreendimentos de um adversário ativo e audacioso, e de manter a sua eficiência.

Por isso no estado atual da construção dos navios de guerra e do progresso de seus armamentos, a constituição das esquadras compreende quatro elementos distintos:

Um núcleo de navios couraçados, especialmente destinados ao combate, e cujo choque com adversário decidirá do resultado da campanha;

Cruzadores-vedetas (scouts), de grande velocidade, destinados á exploração e vigilância à distância, ao serviço de informações, das quais dependem os movimentos da esquadra, e à proteção das flotilhas de torpedeiras

Navios torpedeiros para agirem em ação combinada com os navios de combate, seja protegendo-os contra os torpedeiros do adversário, seja consumando o ataque dos couraçados inimigos;

Navios auxiliares para os diversos serviços acessórios necessários à manutenção, conservação, reparos e reaprovisionamentos da esquadra. Assentada, pois, a escolha do tipo de navio de combate, restava completar a remodelação do programa de 1904, nele fixando o tipo e número dos cruzadores-vedetas (scouts), torpedeiros e auxiliares, na proporção exigida para a máxima eficiência da esquadra e sem exceder à despesa do programa de 1904.

O programa de 1904 compreendia três cruzadores-couraçados de 9.500 toneladas, navios por demais custosos para serem empregados nos simples fins de exploração, e que eram bastante fortes para serem considerados de combate.

O serviço de exploração à distância e contato com o inimigo podia ser feito por navios que não fossem tão dispendiosos no custo e na conservação, como seriam aqueles.

Estava naturalmente indicado um tipo de cruzador dotado de grande velocidade e de raio de ação suficiente, que lhe permitisse destacar-se do grosso da esquadra e aproximar-se do inimigo, sem perigo de aprisionamento, e suficientemente artilhado para poder agir contra navios não munidos de couraça, como os torpedeiros e auxiliares do inimigo.

O estudo minucioso dos similares estrangeiros determinou a escolha de um tipo de cruzador-vedeta (scout) de 3.100 toneladas de deslocamento, munido de turbinas, com $26^1/_2$ nós de marcha, e 6.000 milhas de raio de ação.

Fixou-se o seu armamento em 10 canhões de 4,7 polegadas[120mm] e seis de 47mm, semi-automáticos e dois tubos de torpedos de 18 polegadas.

Tendo em vista a árdua tarefa e as dificuldades de um bom serviço de exploração, a necessidade de sua continuidade para o êxito das operações da esquadra e a proteção necessária aos torpedeiros, o número desses cruzadores extra-rápidos não podia ser inferior a três que foi o fixado, em substituição de três cruzadores-couraçados do programa 1904.

Assim como os couraçados, esses cruzadores são os mais velozes e os mais poderosos dessa categoria, excedendo de muito os congêneres estrangeiros.

Na escolha do armamento para os navios, predominou o princípio da homogeneidade, estabelecendo-se a condição da unidade de tipos e calibres, a fim de facilitar os aprovisionamentos da munição e a instrução do pessoal.

Assim, assentou-se que os canhões de 4,7 polegadas[120mm] e 47mm dos cruzadores, atirassem com a mesma munição que os dos couraçados, não tendo sido possível, infelizmente, e estender essa medida aos caça-torpedeiros, por não suportarem eles o canhão de 4,7 polegadas com 50 calibres.

O navio torpedeiro que as nossas condições geográficas e as necessidades táticas e estratégicas decorrentes da ligação íntima que existe entre a ação do couraçado e a dos torpedeiros indicam, devia necessariamente ser constituído por um tipo de deslocamento

suficiente para nele reunir as características que o tornassem apto a navegar com os couraçados, acompanhando a esquadra em suas operações.

Ainda mais, era necessário que esse tipo de navio fosse bastante poderoso para operar com vantagem contra os similares estrangeiros, que acompanhassem uma esquadra inimiga.

Essas considerações conduziram a fixação de um tipo de caça-torpedeiro de 650 toneladas de deslocamento, com a marcha de 27 nós, munidos de dois tubos de torpedos de 18 polegadas, armado com dois canhões de quatro polegadas[100mm] e quatro de 47mm e dispondo de um grande raio de ação, o que empresta uma grande autonomia de movimentos.

Esses caça-torpedeiros, que são um aperfeiçoamento do tipo inglês da classe *River*, são também os mais poderosos de sua classe e categoria, tanto pelo raio de ação como pelo armamento, sendo a primeira vez que semelhantes navios recebem canhões de calibre de quatro polegadas[100mm].

Propositalmente não se quis exceder a velocidade de 27 nós para não prejudicar as qualidades de solidez do navio e não diminuir o seu raio de ação.

Para satisfazer a proporcionalidade conveniente para o núcleo encouraçado e atender aos serviços dessa classe de navios, o número de caça-torpedeiros foi fixado em 15.

Na categoria de navios auxiliares, a remodelação do programa incluiu um navio mineiro e um navio para o serviço hidrográfico. Esta, pela natureza dos seus serviços, não pode ser considerado como fazendo parte propriamente da esquadra de guerra.

O navio mineiro constitui uma necessidade capital para a improvisação rápida da defesa local dos portos e certos pontos da costa, de modo a tolher a ação dos navios inimigos e concorrer diretamente para o sucesso da defesa ativa, a cargo da esquadra pela inutilização dos navios inimigos atingidos pelas minas *adrede* colocadas e pela influência que, sobre os movimentos e combinações da esquadra adversa, exercerá a existência dos campos de minas submarinas.

Consideram-se dois tipos de diferentes deslocamentos, tendo sido preferidos um de 1.500 toneladas, que pode ser utilizado como cruzador.

Quanto aos submarinos, que, no estágio em que se acha atualmente a sua construção, não podem ainda ser considerados como unidades autônomas suscetíveis de serem agregadas a uma esquadra em operações, força é reconhecer com tudo que eles já constituem um elemento de valor, para a defesa das costas e, principalmente, das bases de operações, crescendo sua importância ofensiva, quando na proximidade dos portos e bases do inimigo, a exemplo dos submarinos franceses em relação aos portos ingleses da Mancha.

Por isso eles foram mantidos no programa, não se tendo, porém, assentada a escolha do tipo.

Constitui, portanto, a remodelação do programa de 1904, na substituição do grupo heterogêneo de três couraçados de 13.000 toneladas de deslocamento e 19 milhas de marcha, e três cruzadores-couraçados de 9.500 toneladas com a marcha provável de 23 milhas, por um núcleo homogêneo de três couraçados de 19.280 toneladas e 21 milhas de marcha, de maior poder por si só que o grupo dos seis navios reunidos do programa de 1904 e uma divisão extra-rápida de três cruzadores-scouts de 3.100 toneladas e 26 milhas de marcha: os três grupos heterogêneos de várias torpedeiras de seis unidades cada um por uma flotilha homogênea de 15 caça-torpedeiros de 650 toneladas de deslocamento e 27 milhas de marcha; do navio carvoeiro por um navio mineiro de deslocamento não maior de 1.500 toneladas, e do navio escola por um navio hidrográfico de 1.200 toneladas.

A soma dos deslocamentos fixados para os navios do programa de 1904, excetuado o carvoeiro que não pode ser considerado uma unidade militar, e calculado em 330 toneladas e dos submarinos, alcançava o deslocamento total de 74.970 toneladas.

Considerando-se os preços correntes para os navios da mesma classe, o custo de sua construção, incluídas as munições e armamentos e excluídos os submarinos, importaria em £8.975.200.

Pelas modificações feitas, o deslocamento total dos navios do programa elevou-se a 79.594 toneladas, tendo um acréscimo de 4.624 toneladas. Sua construção importará em £7.982.700, isto é, menos £992.500 aproximadamente, do que custaria a execução do programa de 1904.

Essa economia, no custo dos navios, torna-se ainda maior se ajuntar a que resulta de sua manutenção e conservação. Para guarnecer os navios do programa de 1904, seriam necessários 5.022 homens. Os do programa de 1907 apenas exigem 4.730, como demonstra a tabela seguinte, organizada segunda as médias das locações adotadas para os tipos de navios equivalentes nas marinhas Inglesa, Americana, Alemã, Francesa e Japonesa, da qual resulta uma diminuição de 300 homens.

3 couraçados a 700 homens.	2.100
3 cruzadores-couraçados a 600 homens. . .	1.800
6 caça-torpedeiros de 400 toneladas a 62 homens. .	372
6 torpedeiros de 130 toneladas a 30 homens. .	180
6 torpedeiros de 50 toneladas a 20 homens. .	120
1 navio-escola a 300 homens. . . .	300
1 carvoeiro a 150 homens. . . .	150
Total	5.022
3 couraçados a 900 homens.	2.700
3 couraçados-scouts a 260 homens. . . .	780
15 caça-torpedeiros a 72 homens. . . .	1.080
1 navio mineiro de 1.500 toneladas a 100 homens. .	100
1 navio hidrográfico a 70 homens. . . .	70
Total	4.730

Quanto à despesa na conservação de material ela é evidentemente menor para a esquadra modificada, porque os cruzadores-couraçados, cuja conservação é tão dispendiosa ou mais que a dos couraçados, foram substituídos por navios cuja conservação é consideravelmente mais barata, sendo a economia daí resultante suficiente para custear o pequeno aumento decorrente do aumento do poder ofensivo dos couraçados e dos caça-torpedeiros, deixando ainda margem. Acresce que a homogeneidade completa dos navios do programa modificado torna sua conservação muito mais barata do que no caso de muitas classes diferentes, como no programa de 1904, devido à facilidade dos aprovisionamentos em grosso e a possibilidade de sua existência em depósito, servindo indistintamente para todos os da mesma classe.

Não obstante essa diminuição de despesa, fácil é verificar que o poder ofensivo da esquadra cresceu consideravelmente com as modificações efetuadas.

Graças à homogeneidade dos grupos que a constituem, à força e resistência do seu núcleo couraçado, à previsão dos meios de vigilância a exploração à distancia, à existência de uma flotilha de poderosos torpedeiros, a esquadra cujos elementos substituíram a do programa aludido, constitui, no atual estado das construções navais, a combinação tática e estratégica dotada do máximo poder ofensivo e defensivo, que é possível realizar-se com os recursos a ela destinados.

A esquadra do programa de 1904 compreendia cinco categorias de navios. Resultava daí uma heterogeneidade imprópria para a ação em conjunto prejudicial á coesão

indispensável a toda força organizada e que torna mais difícil sua conservação e aprovisionamento.

A remodelação do programa dotou essa esquadra de uma homogeneidade absoluta, constituindo-a unicamente com três categorias de navios, correspondendo cada um a uma dada função: couraçados, cruzadores extra-rápidos e caça-torpedeiros, dotados de características tais que sua ação pode exercer-se concorrente ou isoladamente sem impecilhos mútuos, e sem enfraquecer o núcleo combatente.

Onde, porém, as vantagens das modificações patenteiam uma superioridade considerável é no confronto do poder ofensivo e defensivo.

A simples comparação entre o poder da perfuração dos grossos canhões e a resistência das couraças, combinada com a superioridade da marcha, indica que os três navios do tipo *Minas Gerais* seriam suficientes para bater todos os seis navios dos dois grupos de unidades do núcleo couraçado do programa de 1904.

Esse núcleo, falta de coesão por ser formado por dois grupos heterogêneos, cujos diferentes valores militares e desiguais características impunham diferentes processos e diferentes distâncias de combate, constituindo por navios inferiormente artilhados em relação ao *Minas Gerais* e dotado de proteção insuficiente nos extremos e acima da linha d'água, não dispondo de um armamento médio de tiro rápido e sem proteção para o armamento ligeiro, foi substituído por um núcleo couraçado homogêneo de três navios de 19.280 toneladas, dotado de grande mobilidade, realizando o máximo poder ofensivo até hoje atingido num grupo de três navios, poderoso bastante para, em idênticas condições técnicas e morais, bater a quatro *dreadnought* reunidos, ou para medir-se com vantagem contra igual número dos [...] igualmente projetados.

Pelo programa de 1904 o serviço de exploração e de contato teria de ser desempenhado forçosamente pelos cruzadores-couraçados de 9.500 toneladas, visto como ele não compreendia cruzadores extra-rápidos próprios para esse serviço e os navios torpedeiros eram demasiado pequenos para tentar empreende-lo.

Mas, como se pretendia que simultaneamente eles servissem também para o combate e para o corso, pois que os simples fins da exploração e de contato não exigiriam para esses navios nem um tal deslocamento, nem a sobrecargas de couraças prejudiciais a sua velocidade e elevadoras do seu custo, é claro que eles teriam de servir ora para um ora para outro fim, com prejuízo de todos.

Dada essa multiplicidade de funções, é difícil prever qual seria o papel que lhes estaria devidamente assinalado nas operações que empreendesse a esquadra e o destino que lhe daria o almirante no comando dessas operações, se o de vigiar o inimigo e informá-lo dos seus movimentos, se o de destacá-los para exercer o corso, se o de estar com os couraçados para combaterem juntos.

Nos dois primeiros casos enfraqueceria o seu corpo de batalha, privando-se do concurso que, por princípio e não de fato, a eles se atribuía poder e dever prestar, ou privar-se-ia, no segundo caso, dos esclarecimentos e informações indispensáveis aos seus próprios movimentos, e dos resultados, aliás discutíveis, do corso que empreendessem.

Não seria essa, de resto, a única nem a menos importante causa da perplexidade advinha para a direção das operações de guerra da hibridez de semelhante tipo de navio, cuja diferença de características táticas e inferioridade do poder ofensivo e defensivo, em relação aos couraçados, não permitiria em uma ação comum obter, com sua cooperação, o máximo efeito, mercê da máxima intensidade do golpe.

Esse máximo efeito, objeto primordial e final de toda a tática e estratégia já as modificações introduzidas no programa [...] com a máxima energia ofensiva compatível com o estado atual das construções navais e muito superior a que poderia ser obtida pela reunião dos seis navios couraçados do programa de 1904.

Por meio dos três cruzadores extra-rápidos de pequeno deslocamento, elas asseguraram igualmente a essa esquadra a execução permanente de um bom serviço de exploração e de contato sem prejuízo da constituição do corpo de batalha e sem diminuição de sua força total prevista.

Ocorre ainda que, pela elevação do deslocamento dos caça-torpedeiros a 650 toneladas e o aumento do seu número a quase o triplo do que estava consignado no programa de 1904, se torna possível, em caso de emergência, fazer esses navios concorrerem aquele serviço como auxiliares dos cruzadores, o que não se podia esperar dos seis caça-torpedeiros de 400 toneladas do programa, em vista do seu pequeno deslocamento e do seu pequeno deslocamento e do seu numero reduzido.

Representados unicamente por seis caça-torpedeiros, os elementos torpédicos do programa de 1904 capazes de acompanhar a esquadra eram insuficientes, pois não se poderia contar, para as operações que ela empreendesse, com as torpedeiras de 130 e 50 toneladas, destinadas evidentemente á defesa dos portos.

Dada a contingência de uma guerra, uma esquadra, que empreenda operações contra o nosso litoral, não deixará de fazer-se acompanhar por uma flotilha de navios torpedeiros bastante numerosa para assegurar a indispensável vigilância em torno dos seus couraçados e contrariar a ação dos navios similares da defesa.

O grande trajeto a que nossa posição geográfica obrigaria esses navios e a dificuldade em que eles se encontrariam para freqüentes reaprovisionamentos, exigindo tipos próprios às grandes navegações e de um raio de ação mais dilatado indica claramente que, para esse mistér, serão preferidos os caça-torpedeiros dos maiores deslocamentos existentes.

Ora, não se poderia razoavelmente esperar que os seis caça-torpedeiros do programa de 1904, agissem com sucesso contra tais adversários, superiores tanto no armamento como na resistência.

E desde que os caça-torpedeiros, postos fora de combate, fossem reduzidos à inutilidade, os seis torpedeiros de 130 toneladas tornar-se-iam a seu turno inúteis, retidos nos portos sem poder aventurar-se a sortidas, pelo perigo de aprisionamento pelos caça-torpedeiros vitoriosos do adversário.

Assim, a fraqueza e inconsistência do corpo de batalha e a incerteza e instabilidade dos meios de exploração e de contacto vinha ajuntar-se no programa, uma deficiência manifesta dos elementos torpédicos.

Com a substituição dos três grupos heterogêneos de navios torpedeiros por uma flotilha homogênea de caça-torpedeiros de 650 toneladas, apta a acompanhar a esquadra em suas operações no alto mar e superior em poder a qualquer possível reunião de navios torpedeiros nas nossas águas, ficou a esquadra dotada com uma poderosa ofensiva e defensiva torpédica que ela não tinha e que atende razoavelmente às necessidades da guerra naval de hoje.

Os progressos efetuados na construção das minas submarinas no seu manejo têm tornado esses engenhos de uma evidente utilidade na guerra naval, tanto para a ofensiva como para a defensiva.

Acondicionadas em grande quantidade em um navio apropriado, elas permitem improvisar rapidamente a defesa de um dado ponto da costa, sem exigir outros recursos que os do navio que as transporta.

No nosso caso a utilização de semelhante meio de defesa assume uma importância especial, em virtude da grande extensão das nossas costas e da impossibilidade de assegurar a sua defesa permanente.

Como auxiliares nas operações ofensivas e defensivas de uma esquadra, ainda as minas submarinas estão destinadas a prestar relevantes serviços, como se evidencia das operações praticadas pelos navios mineiros na ultima campanha naval.

Os sucessos obtidos pelas minas submarinas nessa guerra, e os aperfeiçoamentos que a experiência fez realizar, determinaram as principais marinhas a incluir nas suas esquadras vários navios mineiros.

A remodelação efetuada no programa veio facultar a esquadra a utilização de mais esse meio de ação, substituindo o navio carvoeiro por um navio mineiro.

Todos os navios, cujos tipos foram fixados, são mais poderosos e têm as suas características essenciais superiores aos navios similares das marinhas.

Tais foram, Exm. Sr. Presidente, as considerações que tive a honra de apresentar ao vosso elevado critério, baseadas nos sãos princípios da doutrina naval e em face da experiência da guerra, e que vos determinaram a me ordenar a execução da remodelação do programa naval de 1904, autorizada pelo Congresso, de acordo com as bases expostas.

Em virtude de vossas ordens e conforme vos expus no meu precedente relatório, logo no inicio da administração foram encentadas negociações no sentido de fazer sustar a construção dos três couraçados de 13.000 toneladas encomendados pelo Governo passado à firma Sir. W. G. Armstrong, Whitworth Co. Ltd., a fim de dar tempo ao estudo das modificações a introduzir no programa naval, e levá-las a efeito sem prejuízo para o Governo.

Essas negociações surtiram bom resultado, tendo o Governo conseguido que os construtores substituíssem os três navios de 13.000 toneladas, já começados, por ouros de 19.280 toneladas, sem pagamento de indenização, embora o trabalho tivesse de ser suspenso até a aprovação dos planos dos navios, mediante a preferência para a construção dos cruzadores-scouts a incluir-se no programa.

Tendo sido assentadas as bases para os projetos dos novos navios, pediu-se aos construtores que enviassem os respectivos planos e propostas, de acordo com as indicações do Governo.

Recebidos os destinados aos couraçados e aos scouts, foram eles cuidadosamente estudados e examinados por nove engenheiros navais, cinco oficiais generais e três oficiais superiores, a cuja crítica foram submetidos e aos quais se recomendou apontarem as alterações que se lhes afigurassem necessárias e exprimir uma opinião a respeito.

Por unanimidade de opiniões, estendidas certas alterações de detalhes, foram aprovados os planos apresentados.

Em conseqüência, lavrou-se, nessa Capital, a 20 de fevereiro, com a firma Sir W. G. Armstrong, Whitworth Co. Ltd., um contrato suplementar ao original de 29 de julho de 1906, para a construção e três couraçados de 13.000 toneladas a que se referia aquele contrato.

Ajustou-se, para cada couraçado, o preço de £1.821.400, seja £94,47 por tonelada, que compara favoravelmente com os preços dos navios similares das grandes marinhas.

O preço do couraçado inglês *Dreadnought* de 17.900 toneladas importou em £1.813.100, seja £ 101,28 por tonelada.

Entretanto os couraçados brasileiros deslocam mais 1.350 toneladas, possuem mais uma torre com dois canhões de 13 polegadas a dispõem de uma bateria secundaria consideravelmente superior me numero e calibre de canhões, têm maior área couraçada, um raio de ação de quase o dobro e a mesma marcha.

Em relação ao preço do novo couraçado alemão *Erzatz Bayern* a comparação ainda é mais favorável ao couraçado brasileiro.

O *Erzatz Bayern* desloca 17.900 toneladas e o seu preço é de £1.836.000, seja 102,68 contra 94,47 do *Minas Gerais*, sendo que o *Erzatz Bayern* anda unicamente 19 milhas, isto é, menos três que o *Minas Gerais*, e tem canhões de menor calibre (11 polegadas).

O contrato original, pelo qual tinham sido encomendados os três couraçados de 13.000 toneladas, estabelecera a entrega desses navios dentro do prazo de dois anos e meio.

Considerando que a vinda simultânea dos três navios viria produzir um salto brusco, acarretando sérias dificuldades em prover aos meios de guarnecê-los e mantê-los, deliberastes

espaçar os prazos para entrega dos navios, de modo a dar tempo a nos aparelharmos convenientemente para tripulá-los com pessoal idôneo e reunir os meios necessários a sua conservação.

Assim, assentou-se que a construção do terceiro encouraçado só seria iniciada após a entrega do primeiro, devendo sua quilha ser assentada no dia da entrega do *Minas Gerais.*

Essa medida, imposta, aliás, pelas necessidades da administração, trouxe a vantagem de diminuir os encargos anuais do Tesouro, com o pagamento das prestações dos navios, dilatando-os por um prazo maior e permitindo reservar para a construção dos demais navios necessários uma parte dos recursos disponíveis.

Do programa de 1904 só tinham sido encomendados, pelo governo passado, os três couraçados de 13.000 toneladas.

A esquadra, porém, não podia considerar-se unicamente com esse núcleo de encouraçados, ao qual faltava a coadjuvação das unidades indispensáveis á sua ação - os cruzadores rápidos e os torpedeiros.

Mantidos os prazos para a entrega daqueles navios, tornar-se-ia por demais oneroso ao Tesouro a encomenda das outras unidades compreendidas no programa e cuja a presença era indispensável.

Os pagamentos das prestações dos três couraçados de 13.000 toneladas importaria numa despesa de £213.200 dentro do período de dois anos e meio, na média de £1.685.000 por ano.

Ajustada a entrega dos novos couraçados de 19.200 toneladas para prazos mais dilatados, a despesa média anual ficou reduzida a £1.155.000, produzindo uma diferença anual de menos de £530.000.

Essa diferença permitiu a encomenda de uma parte dos outros navios indispensáveis, isto é, os cruzadores-vedetas (scouts) e os caça-torpedeiros, cuja a vinda teria de ser adiada após a entrega dos couraçados, caso prevalecessem os prazos estabelecidos pelo contrato original de 29 de julho de 1906, acarretando no final do quatriênio um aumento relativo de despesa média.

A vinda desses navios era indispensável para adotar de pronto as esquadra as unidades cuja falta mais se fazia sentir, proporcionando simultaneamente uma boa escola de adestramento do pessoal, que, praticando em modernos navios de pequeno porte, melhor se prepararia para guarnecer e manejar os grandes couraçados.

Assim em obediência às vossas ordens, a 11 de maio lavrou-se contrato com a firma construtora dos couraçados, para a construção de cruzadores-vedetas extra-rápidos, tipo scout – de acordo com os planos, estudos e indicações do governo, tendo sido deixado o contrato para a construção do terceiro navio do grupo para ser lavrado após a entrega dos dois primeiros, afim de não sobrecarregar despesa.

O preço ajustado para cada navio foi de £328.500. Serviu de base para o ajuste o preço dos scout, tipo adventure da marinha inglesa.O custo do scout inglês, importou em £270.263 sem o armamento computado em 45.000, verifica-se que o preço da tonelada foi aproximadamente 91,4.

Os navios brasileiros, porém, deslocam mais 160 toneladas, são de construção mais reforçada, a fim de permitir um armamento muito mais poderoso que os scout ingleses, têm maior marcha e são munidos de turbina.

Sendo absoluta na esquadra a carência de navios torpedeiros, não dispondo nós naquela ocasião de um único navio dessa classe capaz de prestar serviços, resolvestes proceder, quanto antes, a aquisição de alguns desses navios.

Recebidas as propostas da firma William Breardmore & Co., Yarrow & Co., J. Thornycroft e schinchau & Co, foram elas franqueadas, como as dos navios anteriores, ao estudo e exame de uma comissão composta de almirantes, oficiais superiores e engenheiros

navais, aos quais recomendou-se emitir opinião a respeito dos tipos, preços e propostas apresentados.

Dessas opiniões, 12 foram favoráveis à proposta Yarrow & Co., uma à proposta Thornycroft e uma à proposta Schinchau, não tendo a proposta do Breardmore obtido nenhum voto.

Concordando com a opinião da maioria, foi dada preferência à proposta de Yarrow por ser a mais barata e apresentar o melhor tipo de navio.

Tendo se conseguido no ajuste do preço para os navios propostos uma redução de cerca de 10%, o que permitiu realizar uma economia de £70.090, abaixando-se ao mínimo possível, lavrou-se contrato nesta capital, a 2 de abril, com a firma Yarrow, para a construção de 10 caça-torpedeiros de 650 toneladas, deixando-se o contrato para a construção dos cinco restantes para a entrega dos 10 primeiros.

O custo estipulado para cada navio foi de £73.000, sem o armamento e munições, que foram contratados separadamente com a firma Armstrong para os quatro primeiros navios pelo preço total de £.38.044, sendo £.9.511 para cada navio.

A construção do terceiro cruzador do navio mineiro e dos submarinos deve ser ordenada no próximo exercício, em vista da terminação de despesa com a construção dos dois cruzadores *Bahia* e o *Rio Grande do Sul* e do sete caça-torpedeiros *Pará, Piauí, Amazonas, Mato-Grosso, Rio Grande do Norte, Alagoas e Paraíba*, que já estarão entregues.

DOCUMENTOS

1 – Carta de Rio Branco a Domício da Gama, em 15/12/1908. Arquivo do IHGB. Coleção Domicio da Gama. Lata 646, pasta 8.

2 – Relatório do Ministro da Marinha, Almirante José Pinto da Luz ao Presidente do Brasil, Manuel Ferraz de Campos Sales, datado de abril de 1902, referente ao ano de 1901.

3 – Relatório de Atividades do Estado-Maior da Armada ao Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, datado de 16 de maio de 1911, referente ao ano de 1910.

4 – Relatório do adido naval brasileiro, Capitão-de-Corveta Antônio Júlio de Oliveira Sampaio, ao Ministro da Marinha Almirante Júlio César de Noronha, datado de 10 de agosto de 1905. Arquivo da Marinha, Fundo Personalidades, caixa 3, envelope 79.

5 – Carta do adido naval brasileiro, Capitão-de-Corveta Antônio Júlio de Oliveira Sampaio, ao Ministro da Marinha Almirante Júlio César de Noronha, datada de 3 de agosto de 1905. Arquivo da Marinha, Fundo Personalidades, caixa 3, envelope 79.

6 – Despacho nº 78, de 1º/07/1908, do ministro plenipotencionário espanhol Luis de la Barrera sobre a renúncia do ministro Zeballos e a política internacional rioplatense. *In*: MARTINEZ, Pedro Santos. *Documentos diplomáticos sobre história Argentina (1850-1954).* Tomo V: 1890-1909. Mendonza: Centro de Estúdios e Investigaciones Históricas "Cuyo", 2002, pp. 251-52.

7 – Despacho nº 112, de 05/10/1908, do ministro plenipotencionário francês Thiébaut sobre o conflito com o Brasil, a renuncia de Zeballos e suas publicações. *In*: MARTINEZ, Pedro Santos. *Documentos diplomáticos sobre história Argentina (1850-1954).* Tomo V: 1890-1909. Mendonza: Centro de Estúdios e Investigaciones Históricas "Cuyo", 2002.

8 – Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 07.06.1904.

9 – Anais do Senado Federal. Sessão de 22.11.1904.

10 – Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Julio César de Noronha, ao Presidente do Brasil, Francisco de Paula Rodrigues Alves, datado de abril de 1906.

11 – Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente do Brasil, Afonso Augusto Moreira Pena, datado de abril de 1907.

12 – Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República, Afonso Augusto Moreira Pena, datado de abril de 1908.

13 – Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República, Afonso Augusto Moreira Pena, datado de abril de 1909.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ABRANCHES, Dunshee de. *Rio Branco e a política exterior do Brasil (1902-1912).* Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1945.

ALENCAR, Carlos Ramos de. *Alexandrino, o grande marinheiro.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1989.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. Geopolítica do Atlântico Sul. *In: Revista Brasileira de Política Internacional*, Rio de Janeiro, v. 29, nº 115-116, p. 127-130, 1986.

_____. Os primeiros anos do século XXI: o Brasil e as relações internacionais contemporâneas. 1ª edição. Volume 1. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

ÁLVARES, Obino Lacerda (Org.). *Estudos de Estratégia.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1973.

AMARAL, Luis Gurgel do. *O meu velho Itamarati (de amauense a secretário de legação: 1905-1913).* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947.

ARGENTINA, Secretaria General Naval de la Armada Argentina. *História marítima argentina.* Tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos y Navales, 1991.

_____. Comando de Operaciones Navales. Escuela de Guerra Naval. *Estratégia*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, 1967.

ARARIPE, Tristão de Alencar. O Almirante Alexandrino Faria de Alencar – grande figura da Marinha brasileira. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 1,2 e 3, ano LXXXII, janeiro, fevereiro e março de 1962, pp. 89-115.

ARGUINDEGUY, Pablo E.; RODRIGUEZ, Horacio. *Las fuerzas navales argentinas – Historia de la flota de mar*. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano, 1995.

ARON Raymond. *Paz e Guerra entre as Nações.* Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1986.

AYARRAGARAY, Lucas. *Discurso pronunciado por el Diputado em las sesiones secretas de la Camara de Diputados de la Nación el año 1908 en la discusión da la Ley de Armamentos.* Buenos Aires: Imprenta Nacional, 1910.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (Da Tríplice Aliança ao Mercosul 1870-2003).* 2ª edição. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2003.

_____. *Relações Brasil-Estados Unidos no contexto da globalização – a presença dos Estados Unidos no Brasil.* São Paulo: Editora SENAC, 1998.

_____. *Presença dos Estados Unidos no Brasil (dois séculos de história).* 4ª edição. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2007.

BAPTISTA, Homero. *A marinha nacional (trabalhos parlamentares).* Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1910.

BEAUFRE, André. *Introdução à estratégia.* Tradução: Luiz de Alencar Araripe. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998.

BELLO, José Maria. *História da república, 1889-1954: síntese de setenta e cinco anos de vida brasileira.* 7ª edição. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976.

BERRA, Angel C., FRAGA, Jorge A., ISOLA, Emilio R., PUIG, Juan A., ROCCATAGLIATA, Juan A. *Introdución a la geopolítica argentina.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, [s.d.].

BESOUCHET, Lídia. *Rio Branco e as relações entre o Brasil e a República Argentina.* Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1949.

BERTHELL, Leslie (Org.). *História da América Latina: de 1870 a 1930*. Volume V. Tradução: Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da USP; Brasília: FUNAG, 2002.

BOBBITT, Philip. *A guerra e a paz na história moderna: o impacto de grandes conflitos e da política na formação das nações.* Rio de Janeiro: Campus, 2003.

BOBBIO, Norberto, MATTEUCCI, Nicola, PASQUINO, Gianfranco. *Dicionário de política*. 12ª edição. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1999. 2v.

_____. *O problema da guerra e as vias da paz.* São Paulo: UNESP, 2003.

_____. *Estado Governo Sociedade: para uma teoria geral da política.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988

_____, BOVERO, Michelangelo. *Sociedade e Estado na filosofia política moderna.* Rio de Janeiro: Brasiliense, 1999.

BONANATE, Luigi. *A guerra*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

BRASIL. Escola Superior de Guerra. *Manual básico*. Rio de Janeiro: Apex Gráfica e Editora Ltda, 1975.

_____. *Fundamentos teóricos.* Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1983.

BRODIE, Bernard. *Guia de estratégia naval*. Tradução da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1961.

BURLAMAQUI, Armando. O preparo do novo pessoal de uma marinha moderna. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 3, ano XXIV, setembro de 1904, pp. 473-492.

_____. Relações internacionais sul-americanas. *In: Revista Marítima Brasileira*. Ano XXIV, nº. 6, dezembro de 1904, pp. 895-900.

BURNS, E. Bradford. *A aliança não escrita: o Barão do Rio Branco e as relações Brasil-Estados Unidos.* Tradução de Sérgio Bath. Rio de Janeiro: EMC editora, 2003.

CABLE, James. *Diplomacia de cañoneras: empleo de fuerzas navales limitadas.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1971.

CAMARA, Raul Valença. *A evolução da estratégia naval.* Rio de Janeiro: [s.e.], 1948.

CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa – organização e administração do Ministério da Marinha na República.* Brasília – Rio de Janeiro. Fundação Centro de Formação do Servidor Público – Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da estratégia.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1982, 3v.

_____. Mahan: sua época e suas idéias. *In: Revista Marítima Brasileira*, 3º trimestre, julho-agosto-setembro de 1986, pp. 15-70.

CANDEAS, Alessandro Warley. Relações Brasil-Argentina: uma análise dos avanços e recuos. *In: Revista Brasileira de Política Internacional*. Vol. 48, n.1, jan-jun 2005, pp. 178-213.

CARVALHO, Carlos Delgado de. *História Diplomática do Brasil.* Edição fac-similar. Brasília: Senado Federal, 1998.

CARVALHO, Elysio de. *Em caminho da guerra: a cilada Argentina contra o Brasil.* Rio de Janeiro: Monitor Mercantil, 1917.

CASTEX, Hubert. *Teorias estratégicas.* Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, 1938-1942. 5v.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil (1860-1913).* Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

CASTRO, Terezinha de. *Geopolítica – princípios, meios e fins.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1999.

CERVO, Amado Luiz, BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil.* São Paulo: Ática, 1992.

_____. *A política externa brasileira 1822-1985.* São Paulo: Ática, 1986.

CHAIGNEAU, J. F. *Jeografia náutica argentina.* Santiago: Imprenta i Encuadernacion Barcelona, 1896.

CINEROS, Andrés, ESCUDÉ, Carlos. *Historia general de las relaciones exteriores de la república Argentina. Parte II (4 tomos) Las relaciones exteriores de la Argentina consolidade (1881-1942).* Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1999.

CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. *La política exterior argentina y sus protagonistas (1880-1995).*Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1996.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Geoestrategia del Atlantico Sur*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1992.

CUNHA, Vasco Leitão da. *Diplomacia em alto-mar: depoimento ao CPDOC*. 2ª edição. Rio de Janeiro: FGV, Fundação Alexandre de Gusmão, 2003.

DECUADRA, Daniel Rótulo. *Geopolítica, política externa e pensamento militar brasileiros em relação ao Atlântico Sul*. Dissertação de Mestrado, Orientadora: Maria Regina Soares de Lima, PUC-RJ, 1991.

DE MARCO, Miguel Angel. *Nueva história de la Nación Argentina.* 2ª edição. Buenos Aires: Planeta, 2003. Tomo VI.

DIAS, Arthur. *Nossa Marinha – notas sobre o renascimento da marinha de guerra do Brasil no quatriênio de 1906 a 1910*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Liga Marítima Brasileira, 1910.

DUROSELLE, Jean-Baptiste, RENOUVIN, Pierre. *Introdução à história das relações internacionais.* Trad. Hélio de Souza. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.

_____. *Todo império perecerá.* Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2000.

ETCHEPAREBORDA, Roberto. *Zeballos y la política exterior argentina.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1982.

_____. *Historia de las relaciones internacionales argentinas.* Buenos Aires: Pleamar, 1978.

FAUSTO, Boris, DEVOTO, Fernando J. *Brasil e Argentina: um ensaio de história comparada (1850-2002).* Tradução de textos em castelhano por Sérgio Molina. São Paulo: Editora 34, 2004.

FLORES, Mário César. *Panorama do poder marítimo brasileiro.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1972.

FRAGA, Jorge. A. *Ensayos de geopolitica.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1985.

_____. *La Argentina y el Atlántico Sur – conflictos e objetivos.* Buenos Aires: Instituto de Publicanciones del Centro Naval, 1983.

FREITAS, Jorge Manoel da Costa. *A escola geopolítica brasileira.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.

GIAMBERARDINO, Oscar Di. *A arte da guerra no mar*. Trad. Miguel Magaldi. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1939.

GOFFREDO JUNIOR, Gustavo Sénéchal de. *Entre poder e direito: a tradição grotiana na política externa brasleira.* Brasília: Funag, 2005.

GONÇALVES, Williams; SILVA, Guilherme A. *Dicionário de Relações Internacionais.* São Paulo: Manole, 2005.

GRAHAM, Richard. *The Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914.* Cambridge: Cambridge University Press, 1958.

GUGLIALMELLI, Juan Enrique. *Geopolítica del Cono Sur*. Buenos Aires: El Cid Editor, 1979.

GULLO, Marcelo. *Argentina-Brasil: a grande oportunidade.* Tradução: Glória Rodrigues. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

HEINSFELD, Adelar. O Congresso Nacional brasileiro diante da corrida armamentista entre Brasil e Argentina na primeira década do século XX. *In: Anais da XXIII Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica.* Curitiba: 2004, pp. 319-325.

HILL, Chapel. La relacion argentino-brasileña. *In: Geopolítica y política del poder en el Atlantico Sur.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1994, pp. 43-57.

HILL, J. Richard. *Estratégia maritima para potencies medianas.* Traducción: Eduardo L. Alimonda. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1990.

HILTON, Stanley. Brasil-Argentina. In: Leituras de Política Internacional, por Hélio Jaguaribe e outros. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

_____. Las relaciones argentino-brasileña: el punto de vista de Brasil. *In: Geopolítica y política del poder en el Atlantico Sur.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1994, pp. 27-42.

HOBSBAWM, Eric. *A era dos impérios (1875-1914).* Trad. Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

IBAÑEZ, Jose Cosmelli. *História argentina.* 10ª edição. Buenos Aires: Editorial Troquel, 1965,

J.M.A. *A evolução da marinha (1808-1909).* Rio de Janeiro: Macedo, 1909.

JORGE, Arthur Guimarães de Araujo. *Introdução às obras do Barão do Rio Branco.* Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1945.

_____. *Ensaios de história diplomática do Brasil no regime republicano: primeira série (1889-1902).* Rio de Janeiro: [s.e.], 1912.

KISSINGER, Henry. *Diplomacia*. Lisboa: Gradiva, 2ª edição, 2002.

KENNEDY, Paul. *Ascenção e queda das grandes potências: transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000.* 17ª edição. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Elsevier, 1989.

LAFER, Celso, PEÑA, Felix. *Argentina e Brasil no sistema das relações internacionais.* São Paulo: Duas Cidades, 1973.

LAINO, Domingo. Paraguai: fronteiras e penetração brasileira. Tradução: Jorge S. Rajoy. São Paulo: Editora Global, 1979.

LATZINA, Francisco. *Geografia de la República Argetina.* Buenos Aires: Félix Lajouane Editor, 1888.

LEONARD, Roger Ashley. *Clausewitz, trechos de sua obra.* Tradução: Delcy G. Doubrawa. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1988.

LIVRAMENTO, Affonso. O melhor tipo de navio combate. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 2, Ano XXVII, agosto de 1907, pp 115-123.

LOBO, Helio. As relações entre Estados Unidos e Brasil. *In: Revista Americana*, volume XVIII, out-nov-dez de 1917, pp. 79-102.

LUNA, Félix. *La época de Roca (1880-1910).* Buenos Aires: Planeta, 2003.

MACHICOTE, Eduardo. *Expansion brasileña: notas para um estúdio geohistorico.* Buenos Aires: Ciência Nueva, 1973.

MAHAN, Alfred Thayer. *Naval strategy: lectures delivered at the U.S. Naval War College between 1887 and 1911*. Boston: Little, Brown, 1911.

MARTINEZ, Pedro Santos. *Documentos diplomáticos sobre história Argentina (1850-1954).* Tomo V: 1890-1909. Mendonza: Centro de Estúdios e Investigaciones Históricas Cuyo, 2002.

MASSEY, Virginia Berra. *História argentina.* Buenos Aires: 1929.

MATTOS, Carlos de Meira. *Brasil – Geopolítica e Destino.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1975.

_____. *Geopolítica e modernidade – geopolítica brasileira.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2002.

_____. *A geopolítica e as projeções de poder.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1977.

MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *Argentina e Brasil – a balança de poder no Cone Sul.* São Paulo: Annablume, 1996.

MENDONÇA, Mário F., VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira.* 3ª edição. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. 1959.

MENESES, Gerson G. Ledezma. As relações internacionais no Cone Sul à época do primeiro centenário da independência na Argentina. *In: Revista Brasileira de Política*

Internacional, janeiro-junho, ano/vol. 49, número 1. Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, Brasília, 2006, pp. 159-178.

MONETA, Carlos J (Coord.). *Geopolitica y politica del poder em el Atlantico Sur.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1983.

MONTENEGRO, Guillermo J. *El armamentismo naval argentino em la era del desarme – aspecto de las políticas exteriores y de defensa del gobierno del Dr, Marcelo T. de Alvear.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones del Centro Naval, 2002..

MORENO, Isidoro Ruiz. *Historia de las relaciones exteriores argentinas.* Buenos Aires: Editorial Perrot, 1961.

MILIA, Fernando A. *Estratégia y poder militar – bases para una teoria estratégica.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1965.

MIYAMOTO, Shiguenoli. *Geopolítica e poder no Brasil.* Campinas: Editora Papirus, 1995.

_____. *O pensamento geopolítico brasileiro (1920-1980).* Dissertação de Mestrado, Orientadora: Maria do Carmo Carvalho Campello de Souza, USP, 1981.

_____. *Geopolítica e política externa brasileira.* Marília: UNESP, 1987.

NAPOLEÃO, Aluízio. *Rio Branco e as relações entre o Brasil e os Estados Unidos.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1999.

NORONHA, Eduardo de. *A Guerra Russo-japonesa.* Lisboa: Livraria Editora Viúva Tavares Cardoso, 1904.

OLMOS, Mario Eduardo. *La cooperación Argentina-Brasil.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1986.

PARADISO, José. *Um lugar no mundo: a Argentina e a busca de identidade internacional.* Tradução de Sérgio Bath. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

PARANHOS JUNIOR, José Maria da Silva. O Brasil, os Estados Unidos e o Monroísmo. *In: Revista Americana*, volume VIII, abr-mai-jun de 1912, pp. 469-490.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Introdução às relações internacionais.* Petrópolis: Vozes, 2004.

PEREIRA, Pulo José dos Reis. *A política externa da primeira república e os Estados Unidos: a atuação de Joaquim Nabuco em Washington.* Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais pela UNESP/UNICAMP/PUC-SP. Orientador: Prof. Dr. Clodoaldo Bueno. São Paulo, 2005.

PERTUSIO, Roberto L. *Una Marina de Guerra – para hacer qué?* 3ª edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1998.

_____; MONTENEGRO, Guillermo. *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945).* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 2004.

PROENÇA Jr., Domício; DINIZ, Eugênio e RAZA, Salvador Ghelfi. *Guia de estudos estratégicos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1999.

PILAGALLO, Oscar. *A história do Brasil no século 20 (1900-1920).* São Paulo: Publifolha, 2002.

PILLADO, Ricardo. *Estudio sobre el comercio argentino con las naciones limítrofes.* Buenos Aires: Imprenta de Juan H. Kidd y Cia., 1910.

PIÑERO, Noberto. La Política Internacional Argentina. *In: Revista Americana*, volume IX, jan-fev-mar de 1913, pp. 350-365.

PINTO, Paulo Lafayette. *O emprego do poder naval em tempo de paz.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1989.

PUIG, Juan Carlos (comp.). America Latina: políticas exteriores comparadas. Buenos Aires, GEL, 1984.

RAPOSO FILHO, Amerino. *Dimensões da estratégia – evolução do pensamento estratégico.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1990.

RAZA, Salvador Ghelfi. Diplomacia naval: um estudo em estratégia. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 4, 5 e 6, volume 117, abril, maio e junho de 1997.

RENOUVIN, Pierre. *Historia de las Relaciones Internacionales.* Madrid: Taurus, 1964.

REVISTA AMERICANA: uma iniciativa pioneira de cooperação intelectual: 1909-1919. Ed. Fac-similar. Brasília: Senado Federal, 2001.

RODRIGUES, José Honório. *Uma história diplomática do Brasil, 1531-1945.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

RUSSEL, Roberto, TOKATLIAN, Juan Gabriel. *El lugar de Brasil en la política exterior argentina.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Econômica, 2003.

SARFATI, Gilberto. *Teoria de Relações Internacionais.* São Paulo: Saraiva, 2005.

SCAVARDA, Levy. Almirante Alexandrino Faria de Alencar. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 10, 11 e 12, ano LXXXVI, outubro, novembro e dezembro de 1966, pp. 44-49.

SCENNA, Miguel Angel. *Angentina-Brasil.* Buenos Aires: La Bastilla, 1975.

SIMPSON, B. Mitchell. *Guerra, estrategia y poder maritimo*. 2ª edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1986.

SOARES, Teixeira. *História da formação das fronteiras do Brasil.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1973.

SOUZA E SILVA, Augusto Carlos de. *Porto Arthur e Tsushima.* Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro Editor, 1911.

SPECTOR, Ronald. *Professors of war.* Rhode Island: Naval War College Press, 1977.

STORNI, R. *Intereses Argentinos em el Mar.* Bueno Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1967.

TAVARES, Raul. Escola Naval de Guerra. *In: Revista Marítima Brasileira*, Ano XLIV, nº 4, outubro de 1924, pp. 537-567.

_____. *Teoria da guerra e operações de guerra.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1919.

TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos (Org.). *O século sombrio – uma história geral do século XX.* Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

THOMPSON, Arthur. Defesa das Costas do Brasil sob o Ponto de Vista Estratégico. *In: Revista Marítima Brasileira*, Ano XL, nº 8, fevereiro de 1921, pp. 675-700.

_____. Teoria do Navio. *In: Revista Marítima Brasileira*, Ano XXVII, nº 1, agosto de 1907, pp. 32-48.

TZU, Sun. *A arte da guerra.* Adaptado por James Clavel, tradução de José Sanz. 17ª edição. Rio de Janeiro: Editora Record, 1996.

VASCONCELLOS, Genserico de. *A Argentina militar e naval.* Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

VEDIA, Enrique de. *Geografia argentina.* Buenos Aires: Monqaut & Vasquez Millan Editores, 1903.

VIANNA FILHO, Arlindo. *Estratégia naval brasileira: abordagem à história da evolução dos conceitos estratégicos navais brasileiros.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.

VIANA FILHO, Luis. *A vida do Barão do Rio Branco.* Rio de Janeiro: J. Olympio, 1959.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro.* 3ª edição. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985.

VILLAR, Frederico. Estratégia Naval. *In: Revista Marítima Brasileira*, Ano XXVI, nº 7, janeiro de 1907, pp. 864-868.

VINHAES, Augusto. Zona Costeira. *In: Revista Marítima Brasileira*, nº 4, Ano XXVIII, outubro de 1908, pp.795-700.

WHITAKER, Arthur P. *La Argentina y los Estados Unidos.* Trad. Marta Mercader de Sánchez-Albornoz. Buenos Aires: Proceso, 1956.

ZEBALLOS, Estanislau Severo. Los Armamentos Navales del Brasil. *In: Boletín del Centro Naval*, nº 253, tomo XXII, diciembre de 1904, pp. 581-90.

_____. *Diplomacia desarmada.* Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1974.